



Liikenne- ja  
viestintäministeriö

# Tarjolla hyviä liikennepalveluita

Liikenteen  
elinkeinopoliittinen  
ohjelma



## **Liikenne- ja viestintäministeriön**

### **toiminta-ajatus**

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

### **visio**

Suomi on eturivin maa liikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa.

### **arvot**

Rohkeus  
Oikeudenmukaisuus  
Yhteistyö



Julkaisun nimi

**Tarjolla hyviä liikennepalveluita. Liikenteen elinkeinopoliittinen ohjelma**

Tekijät

Liikenteen elinkeinopoliittista ohjelmaa valmisteleva työryhmä, pj. Minna Kivimäki, siht. Risto Saari

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö, 6.6.2008

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön  
julkaisu 23/2010**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045  
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-167-7  
HARE-numero

Asiasanat

Liikennepalvelut, liikennemarkkinat, kilpailutilanne, markkinoillepääsy, lainsäädäntö

Yhteyshenkilöt

Minna Kivimäki, Risto Saari

Tiivistelmä

Liikenteen elinkeinopoliittinen ohjelma sisältää tilannekatsauksen liikennemarkkinoiden nykytilanteesta, arvion kehitysnäkymistä sekä ehdotukset kehittämistarpeista.

Liikennemarkkinoiden merkitys kansantaloudelle on merkittävä. Liikennepalvelujen liikevaihto vuonna 2007 oli 22 miljardia euroa eli liikennepalvelujen osuus BKT:sta olisi noin 12 prosenttia. Liikennepalvelut ovat myös merkittävä työllistäjä. Suomessa toimii yli 25 000 liikennealan yritystä, jotka työllistävät yhteensä 130 000 henkilöä. Syksyllä 2008 rahoituskriisinä alkanut maailmantalouden lama on heijastunut voimakkaasti myös Suomen liikennemarkkinoihin. Eri-tyisesti tavarankuljetusmarkkinoilla kuljetukset ovat vähentyneet kuljetusmuotokohtaisesti jopa 20-50 prosenttia vuoden 2009 aikana edellisvuoteen verrattuna. Metsäteollisuuden rakennemuutoksella on ollut merkittäviä vaikutuksia tavarankuljetusten reitteihin ja määriin. Henkilöliikenteessä talouslama on leikannut erityisesti lento- ja taksiliikenteen kuljetuksia. Henkilöliikenteen kasvu jatkunee keskimäärin 1-2 prosentin vuosivauhdilla, kun taloussuhdan- teet parantuvat.

Ohjelman kehittämistoimenpiteissä tukeudutaan kuljetusmuotokohtaisiin ohjelmiin ja strategialinjauksiin ja niissä korostuu erityisesti lainsäädännölliset toimet, jotka edistävät toiminnanharjoittajien markkinoillepääsyä ja siten liikennepalvelujen tehokkuutta. Linja-autoliikenteessä panostetaan uuden joukkoliikennelain mukaisiin järjestelyihin, niiden toimivuuden seurantaan sekä uuden joukkoliikenteen kehittämisohjelman mukaisiin toimiin. Taksiliikenteen kehittämistoimia selvitetään erillisessä asiantuntijatyöryhmässä. Rautateiden henkilöliikenteen avaamisesta kilpailulle on juuri valmistunut työryhmän esitys. Tieliikenteen tavarankuljetuksissa on mahdollisuuksia keventää pienkuljetusten liikennelupavaatimuksia ja yhdistellä erilaisia palveluja. Kansainvälisinä kulkumuotoina merenkulun ja lentoliikenteen sääntelystä päätetään suurelta osin globaalitasolla (IMO ja ICAO) sekä Euroopan unionissa yhteisölainsäädännöllä. Merenkulun kilpailukykyyn vaikuttavista kansallisista ratkaisuksista (tonniverotus, tukitoimet ja alusten miehityskysymykset) on äskettäin päätetty. Lentoliikenteestä on valmistunut uusi strategia, jonka toteuttamiseen myös tässä ohjelmassa tukeudutaan.

Publikation

**Goda trafiktjänster till förfogande - näringspolitiskt program för trafiken**

Författare

Arbetsgruppen för beredning av ett näringspolitiskt program för trafiken, ordf. Minna Kivimäki, sekr. Risto Saari

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet, 6.6.2008

Publikationsseriens namn och nummer

**Kommunikationsministeriets  
publikationer 23/2010**

ISSN (webbpublikation) 1795-4045

ISBN (webbpublikation) 978-952-243-167-7

HARE-nummer

Ämnesord

Trafiktjänster, trafikmarknad, konkurrensläge, marknadsetablering, lagstiftning

Kontaktpersoner

Minna Kivimäki, Risto Saari

Övriga uppgifter

Rapporten är på finska.

Sammandrag

Det näringspolitiska programmet för trafiken innehåller en lägesrapport om nuläget inom trafikmarknaden, en bedömning av utvecklingsprognosen och förslag till utvecklingsbehoven.

Trafikmarknaden har en avsevärd betydelse för samhällsekonomin. Trafiktjänsternas omsättning år 2007 var 22 miljarder euro, dvs. trafiktjänsternas andel av BNP är ca 12 procent. Trafiktjänsterna har också en beaktansvärd sysselsättande effekt. I Finland verkar drygt 25 000 företag inom trafikbranschen, som sysselsätter totalt 130 000 personer. Den globala ekonomins recession som började som en finanskris hösten 2008 har kraftigt påverkat också den finska trafikmarknaden. Det är främst transporter inom godstransportmarknaden som har minskat med så mycket som 20–50 procent för vissa transportformer under 2009 jämfört med föregående år. Strukturuomvandlingen inom skogsindustrin har haft betydande bestående konsekvenser för rutterna och volymerna inom godstransporterna. Inom passagerartrafiken har recessionen främst minskat transporter inom flyg- och taxitrafiken. Tillväxten inom persontrafiken fortsätter sannolikt att öka med 1–2 procent per år, när de ekonomiska konjunkturen går upp.

Programmets utvecklingsåtgärder stöder främst på program och strategiska riktlinjer för de olika transportformerna och i dem framhävs särskilt de lagstiftningsåtgärder som främjar verksamhetsidkarnas etablering på marknaden och därmed effektiva trafiktjänster. Inom busstrafiken satsar man på arrangemang i enlighet med kollektivtrafiklagen, på uppföljning av deras funktion och på insatser i enlighet med kollektivtrafikens utvecklingsprogram. I en särskild sakkunniggrupp utreds åtgärder för utveckling av taxitrafiken. En annan arbetsgrupp har just presenterat sitt förslag för att öppna järnvägens persontrafik för konkurrensutsättning. För godstransporterna i vägtrafiken finns det möjligheter att lätta upp kraven på trafiktillstånd för smågodstransporter och kombinera olika tjänster. När beslut om reglering av sjöfarten och flygtrafiken, som är internationella samfärdsformer, ska fattas sker det till stor del på global nivå (IMO och ICAO) och inom Europeiska unionen genom gemenskapslagstiftningen. Nyligen fattades beslut om de nationella avgörandena i fråga om sjöfartens konkurrensförmåga (tonnagebeskattning, stödåtgärder och fartygens bemanningsfrågor). En ny strategi har färdigställts om flygtrafiken. I detta program stöds även genomförandet av den strategin.



Date  
10 June 2010

Title of publication

**Ensuring access to high-quality transport services –  
economic and industrial policy programme for the transport sector**

Author(s)

Working group on Finland's economic and industrial policy programme for the transport sector, chair: Minna Kivimäki, secretary: Risto Saari

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications, 6 June 2008

Publication series and number

**Publications of the Ministry of Transport and Communications 23/2010**

ISSN (online) 1795-4045

ISBN (online) 978-952-243-167-7

Reference number

Keywords

Transport services, transport markets, competition, market access, legislation

Contact persons

Ms Minna Kivimäki, Mr Risto Saari

Other information

The report is in Finnish

Abstract

Finland's economic and industrial policy programme for the transport sector comprises of an overview of the state of play in the transport markets, an estimate of the development trends in the sector and proposals for further development.

The transport markets are of great importance to national economy. In 2007 the turnover of transport services amounted to 22 billion euros, which accounts for around 12 per cent of the GDP. Transport services are also a major employer. There are more than 25,000 transport undertakings in Finland that employ a total of 130,000 people. The financial crisis of autumn 2008 that turned into a global depression is strongly reflected in Finland's transport markets too. In 2009, particularly goods transport services decreased by as much as 20–50 per cent, depending on the transport mode, in comparison to the previous year. Changes in the structure of the forest industry have had significant effects on goods transport routes and volumes. In the passenger transport sector, the economic depression has reduced air and taxi transport services in particular. The growth in passenger transport services will probably continue by an average of 1–2 per cent per year once the economic cycle improves.

The development measures suggested in the programme rely on action plans and strategies of each transport mode emphasising legislative measures that promote operators' access to the markets and, thus, efficient transport services. In bus and coach transport, the focus is on arrangements referred to in the new public transport services act and their monitoring, and on measures complying with the new public transport development programme. A separate expert working group is examining how to develop taxi transport services. Another working group has recently presented a proposal on opening rail passenger transport to competition. In goods transport by road, the operating licence requirements for small transport could be made lighter and many services could be combined. Maritime transport and aviation, which are international transport modes, are largely regulated on the global level (IMO and ICAO), and in the EU by community legislation. National decisions affecting competitiveness in the maritime sector (tonnage taxation, aid measures, manning of vessels) have been made recently. A new aviation strategy has also been prepared which acts as a basis for the implementation of this programme too.

**TARJOLLA HYVIÄ LIIKENNEPALVELUJA  
– LIIKENTEEN ELINKEINOPOLIITTINEN  
OHJELMA**

## **SISÄLLYSLUETTELO**

<b>OHJELMAN VISIOT, TAVOITTEET JA TOIMENPIDESUOSITUKSET</b>	<b>3</b>
<b>1 OHJELMAN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET</b>	<b>9</b>
<b>2 LIIKENNEMARKKINOIDEN NYKYTILANNE JA KEHITYSNÄKYMÄT</b>	<b>10</b>
2.1 Liikennemarkkinoiden rooli kansantaloudessa	10
2.2 Liikenteen kehitystrendit	14
<b>3 TULEVAISUUDEN HAASTEET</b>	<b>17</b>
3.1 Suhdanteet ja talouden rakennemuutos	17
3.2 Riskien hallinta ja varautuminen	18
3.3 Alue-, yhdyskunta- ja väestörakenteen muutokset	18
3.4 Ympäristö- ja ilmastohaasteet	19
3.5 Kansainväliset ja lainsäädännölliset toimintaympäristön muutokset	20
<b>4 LIIKENNEPALVELUT MITOITETAAN KANSALAISTEN JA ELINKEINOELÄMÄN TARPEISIIN – OHJELMAN VISIO JA TAVOITTEET</b>	<b>25</b>
<b>5 LIIKENNEMUOTOKOHTAISET TAVOITTEET JA TOIMENPITEET</b>	<b>28</b>
5.1 Linja-autoliikenne nousuun	28
5.2 Taksiliikennemarkkinoita kehitetään	30
5.3 Rautatieliikenteen houkuttelevuutta lisätään	31
5.4 Kuorma-autoliikenteen kustannustehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä parannetaan	33
5.5 Lisää laivoja kotimaisen lipun alla	36
5.6 Suorat lentoyhteydet Suomesta maailmalle	38
<b>6 ARVIO OHJELMAN VAIKUTUKSISTA</b>	<b>41</b>
<b>7 OHJELMAN SEURANTA JA JATKOTOIMENPITEET</b>	<b>42</b>
<b>LIITTEET:</b>	
LIITE 1: Yhteenveto ohjelman tavoitteista ja toimenpidesuosituksista	43
LIITE 2: Henkilöliikennemarkkinoiden tunnuslukuja	49
LIITE 3: Tavaraliikennemarkkinoiden tunnuslukuja	50

## **OHJELMAN VISIOT, TAVOITTEET JA TOIMENPIDESUOSITUKSET**

### **a) Horisontaaliset kaikkia liikennemuotoja koskevat visiot, tavoitteet ja toimenpiteet:**

#### **Visio:**

- *Suomi on jatkossakin korkean elintason pohjoismainen hyvinvointiyhteiskunta, joka nojaa entistä monipuolisempaan elinkeinorakenteeseen, osaamiseen ja korkeaan teknologiaan.*
- *Suomen liikenne- ja logistiikkamarkkinat tukevat Suomen kilpailukykyä, kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita, yhteiskunnan toimivuutta ja huoltovarmuutta sekä edistävät Suomen ja sen eri alueiden saavutettavuutta.*

#### **Ohjelman yleiset tavoitteet:**

- *Liikenne- ja logistiikkamarkkinat ovat toimivat ja palveluja kehitetään asiakaslähtöisesti uusiin tarpeisiin ja uusia tuotannonaloja palvellen.*
- *Logistiikkakustannukset pidetään sellaisella tasolla, että niistä ei muodostu raskaita globaaleilla markkinoilla kilpailevan suomalaisen elinkeinoelämän toiminnalle.*
- *Liikenne on taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävä ja liikenteen ongelmia ratkaistaessa hyödynnetään älykkäitä liikenteen ohjaus- ja hallintajärjestelmiä sekä muita innovatiivisia ratkaisuja.*

#### **Kaikkia liikennemuotoja koskevat toimenpiteet:**

- *Seurataan talouden rakennemuutoksen, väestömuutosten sekä muiden yhteiskunnallisten muutostekijöiden vaikutuksia ja pyritään ottamaan huomioon ne liikennepalvelujen kehittämisessä. Vastuutahot: LVM, TEM, Liikennevirasto.*
- *Kehitetään liikennepalveluja (aikataulut, terminaalit, logistiikkaketjut, kalustovalinnat jne.) matkailun tarpeisiin yhteistyössä matkailuyritysten ja liikennepalvelujen tarjoajien kanssa. Vastuutahot: LVM, TEM, MEK, Liikennevirasto.*
- *Liikennealan houkuttelevuutta parannetaan panostamalla alan koulutukseen ja osaamiseen sekä työolosuhteisiin, jotta alalla riittää yrittäjiä ja ammattihenkilökuntaa. Vastuutahot: OPM, LVM TEM ja työmarkkinaosapuolet.*
- *Liikennelupaehtoja kehittämällä ja viranomaisvalvontaa tehostamalla turvataan, että liikennemarkkinoilla toimitaan yhtenäisillä pelisäännöillä ja estetään harmaan talouden markkinoiden syntymistä. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi sekä muut lupa- ja työsuojeluviranomaiset.*
- *Liikennejärjestelmä palveluineen tukee Suomen huoltovarmuutta. Liikennepalveluita ja logistiikkaa kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyöllä ja kumppanusperiaatteella. Viranomaisten vastuulla on erityisesti liikennejärjestelmän häiriötilanteiden kartoittaminen, tarvittavien toimien suunnittelu ja toimintaedellytysten ylläpitäminen, liikennealan yritykset kehittävät omia toimintojaan niin, että riskit on kartoitettu ja häiriötilanteisiin on varauduttu. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto ja liikennealan yritykset.*



- Liikenteen sääntelyä kehitetään ensisijaisesti kansainvälisen ja EY-sääntelyn kautta ja siinä yhteydessä pyritään turvaamaan kuljetusklusterin ja sitä kautta myös muun elinkeinoelämän kilpailukyky. Vastuutahot: LVM ja Liikenteen turvallisuusvirasto.
- Kansallisen älyliikenteen strategian ja sen pohjalta hyväksytyn valtioneuvoston periaatepäätöksen linjauksia toteutetaan kaikkien kulkumuotojen kehittämisessä. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja muut liikennealan toimijat.

## **b) Liikennemuotokohtaiset visiot, tavoitteet ja toimenpiteet**

### **1) Linja-autoliikenne nousuun**

#### **Visio:**

- Linja-autoliikenne yhdistää Suomen pienistä kylistä suuriin kaupunkeihin.

#### **Tavoitteet:**

- Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen avulla hoidetaan työmatka- ja asiointiliikenne tehokkaasti, edullisesti ja ympäristöystävällisesti.
- Pienissä kuntakeskuksissa ja hajaseutualueilla (maaseutu- ja saaristoalueilla) turvataan peruspalvelutasoiset joukkoliikennepalvelut.
- Linja-autoliikenne on henkilöliikenteen "hiussuoniverkosto", joka yhdistää taajamat toisiinsa.

#### **Toimenpidesuosituks:**

- Uuden joukkoliikennelain toimivuutta ja vaikutuksia joukkoliikenteen houkuttelevuuteen seurataan ja arvioidaan kehittämistarpeita. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä seutukunnat.
- Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutasoa kehitetään ja kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun parannetaan joukkoliikenteen kehittämisohjelman mukaisilla toimenpiteillä. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Lahden, Kuopion ja Jyväskylän seutujen toimivaltaiset viranomaiset sekä joukkoliikenneryitykset.
- Pienissä kaupungeissa, kuntakeskuksissa ja maaseudulla asuville turvataan peruspalvelutasoiset joukkoliikenteen palvelut kyytitakuulla sekä muilla joukkoliikenteen kehittämisohjelman mukaisilla toimenpiteillä. Kunnan tai kuntaryhmän joukkoliikenteen palvelutarjontaa on suunniteltava kokonaisuutena niin, että julkinen rahoitus voidaan kohdentaa keskitetysti ja tehokkaammin. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristöviranomaiset, paikallistason viranomaiset sekä joukkoliikenneryitykset.
- Kaukoliikenteessä panostetaan erityisesti matkakettujen sujuvuuteen ja hintakilpailukykyyn, palvelun laatuun, lippujärjestelmien yhteensopivuuden kehittämiseen, matkustajainformaatioon sekä kaukoliikenteen liityntämahdollisuuksiin ja oheispalveluihin. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristöviranomaiset, paikallistason viranomaiset sekä joukkoliikenneryitykset.

- Seurataan joukkoliikenteen kehittämisohjelman toteutusta. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, HSL ja muut joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa mainitut toimijat.

## **2) Taksiliikennemarkkinoita kehitetään**

### **Visio:**

- Taksiliikenne tarjoaa ihmisille tasapuoliset liikkumismahdollisuudet kaikkialla Suomessa.

### **Tavoitteet:**

- Taksiliikenteen saatavuutta parannetaan erityisesti kaupunkiseuduilla.
- Taksiliikenne tarjoaa kustannustehokkaan tavan järjestää joukkoliikenteen peruspalveluja ja erityiskuljetuksia erityisesti haja-asutusalueilla.

### **Toimenpidesuosituks:**

- Luodaan edellytyksiä toimivamman ja luvanhakijoiden yhdenvertaisuuden paremmin takaavan lupajärjestelmän käyttöön ottamiselle. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto sekä toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset.
- Kehitetään lainsäädäntöä niin, että taksiliikenteen saatavuutta ja laatua voidaan parantaa sekä lupaviranomaisen tehtäviä yksinkertaistaa ja helpottaa. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä Taksiliitto ja toimialan yritykset.
- Hajaseutualueilla taksiliikenteen palveluita kehitetään edelleen monipalveluja suosiviksi niin, että erilaisia muita palveluita voitaisiin kytkeä taksipalveluihin, kuten taksien hoitamiin koululaiskuljetuksiin ja palveluautokuljetuksiin. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä Taksiliitto ja toimialan yritykset.

## **3) Rautatieliikenteen houkuttelevuutta lisätään**

### **Visio:**

- Nopeat junayhteydet yhdistävät eri alueet ja suuret kaupungit toisiinsa.

### **Tavoitteet:**

- Rautatieverkon kuntoa parannetaan järjestelmällisesti niin, että nopeuksia voidaan nostaa ja junakalustoa voidaan käyttää optimaalisesti.
- Rautatieliikenteen ohjausjärjestelmää kehitetään ja vaarallisia tasoristeyksiä poistetaan.
- Luodaan edellytyksiä parantaa rautatieliikenteen palvelutasoa ja tehokkuutta.

### **Toimenpidesuosituks:**

- Osallistutaan aktiivisesti unionilainsäädännön valmisteluun ja saatetaan veloitteet kansalliseen lainsäädäntöön. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto.
- Luodaan lainsäädännölliset ja toiminnalliset edellytykset rautatieliikenteen avaamiselle kilpailulle. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto.

- Venäjän kanssa solmittavalla uudella yhdysliikennesopimuksella luodaan edellytyksiä Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen kehittämiseksi. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto.
- Rautatiejärjestelmän toimivuutta erilaisissa sää- ja liikenneolosuhteissa parannetaan, liikenneinformaatiojärjestelmää kehitetään, rataverkkoa kunnostetaan ja luodaan edellytyksiä nopeamman junakaluston käytölle. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja VR-Yhtymä Oy.

#### **4) Kuorma-autoliikenteen kustannustehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä parannetaan**

##### **Visio:**

- Kuorma-autoliikennemarkkinat tuottavat asiakaslähtöisiä ja ekotehokkaita logistiikkapalveluja.

##### **Tavoitteet:**

- Kotimaan kuorma-autoliikenteelle luodaan tasapuoliset kilpailuedellytykset ulkomaan kuorma-autoliikenteen kanssa.
- Kuorma-autoliikenteen logistiikkapalveluhankintoja kehitetään ympäristö- ja energiaperusteiseksi.
- Terminaalitoimintojen kehittämiseksi luodaan edellytyksiä kaavoituksella.
- Yhdistettyjen kuorma-auto- ja rautatiekuljetusten toimintaedellytyksiä parannetaan.

##### **Toimenpidesuosituksset:**

- Seurataan naapurimaiden kuljetus- ja logistiikkakustannusten, tukien ja muiden kilpailuedellytysten kehitystä ja arvioidaan tarvittavia lisätoimenpiteitä, jotta kotimaisten kuljetusten kilpailukyky säilyisi. Vastuutahot: LVM.
- Huolehditaan tieliikenteen infrastruktuurista niin, että kuorma-autoliikenne ja koko logistiikkaketju toimii logistisesti tehokkaalla tavalla. Myös liikenneinformaatiota kehitetään ja kattavan ja turvallisen levähdyspaikkaverkoston sekä oheispalvelujen kehittämiseen panostetaan. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja palvelujen tarjoajat.
- Selvitetään mahdollisuuksia pakettiauto- ja muiden kevyiden ajoneuvokuljetusten liikennelupavaatimuksien keventämiseksi ja markkinoille pääsyn helpottamiseksi. Vastuutaho: LVM.
- Pienkuljetusten toimintaedellytyksiä parannetaan kehittämällä lähilogistiikan monipalvelukonsepteja. Vastuutahot: VM, kunnat ja LVM.
- Ajo-, lepo- ja työaikasääntelyssä EU-tasolla pyritään turvaamaan, että palkattujen kuljettajien työaikasääntelyä ei sovellettaisi yrittäjäkuljettajiin ja ajoaikoihin saataisiin joustavuutta erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Vastuutaho: LVM.
- Tieliikenteen veroja ja maksuja kehitetään niin, että toimialan kokonaiskustannustaso ei nouse, mutta verot ja maksut kannustavat nykyistä paremmin ympäristöystävällisiin kalustohankintoihin ja valintoihin. Vastuutahot: VM, LVM.
- Liikennepalveluja tarvitsevat teollisuuden ja kaupan yritykset edellyttävät omien laatu- ja ympäristöjärjestelmiensä puitteissa kuljetus- ja logistiikkapalveluilta ympäristö- ja energiatehokkuusnäkökohtien huomioon ottamista ja niistä raportointia. Vastuutahot: Teollisuuden ja

- *Maankäytön suunnittelussa ja kaavoituksessa otetaan huomioon terminaalitoimintojen edellyttämä tilantarve ja kehittämismahdollisuudet. Vastuutahot: YM, maakuntien liitot, kunnat, LVM, Liikennevirasto sekä toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset.*

## **5) Lisää laivoja kotimaisen lipun alle**

### **Visio:**

- *Suomen lipun alla purjehtii riittävän suuri ja kilpailukykyinen laivasto, joka turvaa huoltovarmuuden.*

### **Tavoitteet:**

- *Merenkulun tuet, verot ja maksut ovat kansainvälisesti kilpailukykyisellä tasolla.*
- *Merenkulun turvallisuus- ja ympäristösääntöjä kehitetään kansainvälisessä viitekehyksessä.*
- *Liikenteen ohjauspalveluja kehitetään ja informaatioteknologiaa hyödynnetään.*
- *Lähimerenkulun ja siihen kytkeytyvien intermodaalikuljetusten toimintaedellytyksiä parannetaan.*
- *Satamat ovat tehokkaita ja kilpailukykyisiä.*

### **Toimenpidesuosituks:**

- *Seurataan uuden tonnistoveron ja merenkululle maksettavien tukien vaikutuksia ja tarvittaessa kehitetään niitä edelleen niin, että Suomen lipun alla säilyy huoltovarmuuden kannalta riittävän suuri laivasto. Vastuutahot: VM, LVM, Liikennevirasto.*
- *Selvitetään luotsauksen kilpailun avaamisen edellytyksiä. Vastuutaho: LVM.*
- *Merenkulun ympäristö- ja turvallisuusvaatimukset pyritään saamaan mahdollisimman kattaviksi IMO:n, EU:n ja HELCOM:n puitteissa ja sopimusneuvotteluissa pyritään turvaamaan kansalliset erityisnäkökohdat. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto.*
- *Seurataan IMO:n rikkipäätöksen vaikutuksia, pyritään turvaamaan matalarikkisen polttoaineen saatavuus sekä luodaan edellytyksiä puhtaamman teknologian käyttöön ottamiselle. Vastuutahot: LVM, TEM, öljynjalostamot ja varustamot.*
- *Kehitetään ja tarvittaessa lisätään koulutustarjontaa, jotta alusten kansi- ja konemiehistön saatavuus paranee. Vastuutahot: OPM, LVM, työmarkkinaosapuolet.*
- *Satamaverkkoa ja liikenneyhteyksiä satamiin kehitetään niin, että Suomen ulkomaankaupan kuljetusketju toimii logistisesti tehokkaalla tavalla. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja kunnat/satamaoperaattorit.*

## **6) Suorat lentoyhteydet Suomesta maailmalle**

### **Visio:**

- *Turvallinen, ympäristöystävällinen ja älykäs lentoliikenne tukee Suomen kansainvälisiä yhteyksiä ja edistää maan alueiden saavutettavuutta.*

### **Tavoitteet:**

- Kattavat, suorat lentoliikenneyhteydet ovat välttämättömyys Suomen kilpailukyvyllä globaalissa maailmassa.
- Kotimaan palvelutaso säilytetään kysynnän edellyttämällä tasolla.
- Helsinki-Vantaan gateway –asemaa kehitetään ja hyödynnetään.

### **Toimenpidesuosituks:**

- Turvataan suorat lentoyhteydet Suomesta maailmalle ja riittävät kotimaan lentoyhteydet. Vastuutahot: Lentoyhtiöt, Finavia ja LVM.
- EU:n ja kahdenvälisissä lentoliikennesopimuksissa pyritään turvaamaan kansalliset edut. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto ja lentoyhtiöt.
- Siirrytään Euroopan yhtenäiseen ilmatilaan toimivampien lentoreittien käyttöön ottamiseksi. Vastuutahot: EY-lainsäädäntö, LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, Finavia.
- Lentoliikenteen pelisääntöjä kehitetään ensisijaisesti ICAO:n ja EU:n puitteissa. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto.
- Kahdenvälisistä lentoliikennesopimuksista tehdään mahdollisimman liberaaleja niin, että niihin sisältyy mahdollisimman vähän rajoituksia lentoyhtiöille. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto.
- Toimitaan kansainvälisillä foorumeilla sen puolesta, että lentoliikenteen päästökauppajärjestelmää tai vastaavantasosta muuta päästöjen hallintamekanismia voidaan laajentaa globaalitason ohjauskeinoksi ICAO:n puitteissa. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, Finavia ja lentoyhtiöt.
- Joukkoliikenneyhteyksiä (ml. raideliikenneyhteys) Helsinki-Vantaan lentoasemalle kehitetään entistä toimivammaksi. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja pääkaupunkiseudun kunnat.
- Helsinki-Vantaan terminaalitoimintoja ja liikenteen ohjausjärjestelmää kehitetään niin, että lentoliikenteen sujuvuus paranee entisestään. Vastuutaho: Finavia.
- Lentoasemien ja -yhtiöiden asiakaspalveluja kehitetään niin, että matkustajat saavat reaaliaikaista tietoa erityisesti lähtö- ja saapumisajoista sekä liityntäyhteyksistä muihin liikennemuotoihin. Vastuutahot: Finavia, lentoyhtiöt, muut liikennöitsijät ja kunnat.
- Lentoasemaverkoston laajuutta arvioidaan liikenne-, elinkeino-, omistaja- ja aluepoliittisesta näkökulmasta. Vastuutahot: LVM, VNK, TEM.
- Infrastruktuurimaksujen kustannusvastaavuutta kehitetään. Vastuutahot: Finavia, LVM ja Liikenteen turvallisuusvirasto.

## **TARJOLLA HYVIÄ LIIKENNEPALVELUJA – LIIKENTEEN ELINKEINOPOLIITTINEN OHJELMA**

### **1. OHJELMAN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET**

Pääministeri Matti Vanhasen toisen hallituksen hallitusohjelmaan on kirjattu tavoitteeksi laatia logistiikkastrategia sekä kaikki liikennemuodot kattava kuljetusklusterin pitkän aikavälin elinkeinopoliittinen ohjelma edistämään suomalaisen liikenneklusterin kilpailukykyä. Hallitusohjelman toteuttamiseksi liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut logistiikkafoorumin valmistelemaan logistiikkastrategiaa. Hallitusohjelman kuljetusten elinkeinopoliittisen tavoitteen toteuttamiseksi liikenne- ja viestintäministeriön liikennepolitiikan osasto kokosi 6.6.2008 virkamiesryhmän, jonka tehtäväksi annettiin selvittää ja arvioida liikennemarkkinoiden elinkeinopoliittikan nykytilaa sekä asettaa tavoitteet ja toimenpiteet kaikille liikennepalvelumuodoille.

Logistiikkastrategia ja liikenteen elinkeinopoliittinen ohjelma nivoutuvat toisiinsa ja niitä on valmisteltu samanaikaisesti. Logistiikkastrategian ensisijaisena tavoitteena on parantaa Suomen logistista kilpailukykyä ja näkökulma on siten erityisesti tavarankuljetuksissa. Liikenteen elinkeinopoliittisen ohjelman avulla pyritään parantamaan liikennepalveluja tarjoavien yritysten toimintaedellytyksiä, lisäämään kilpailua sekä parantamaan palveluiden tarjontaa ja laatua. Ohjelmassa tarkastellaan sekä henkilö- että tavaraliikennemarkkinoita. Lisäksi on muistettava, että ministeriöllä on useita muita kulkumuotokohtaisia ja horisontaalisia ohjelmia, joihin tässä elinkeinopoliittisessa ohjelmassa lähinnä viitataan ja tukeudutaan. Tällaisia ohjelmia ovat erityisesti Joukkoliikenteen kehittämisohjelma, Suomen lentoliikennestrategia sekä Kansallinen älyliikenteen strategia.

Liikenteen elinkeinopoliittisen ohjelman avulla myös pyritään vastaamaan niihin haasteisiin, joita liikenne-elinkeinolle aiheuttavat toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset, erityisesti talouden rakennemuutos ja suhdanteet, varautuminen häiriötilanteisiin ja riskeihin, ilmastonmuutos ja muut ympäristövaikutukset, väestö-, yhdyskunta- ja aluerakenteen muutokset sekä kansainvälisessä ja EU-viitekehityksessä tapahtuvat muutokset.

Ohjelman laadintaa varten liikenne- ja viestintäministeriö tilasi EP Logistics Oy:ltä taustaselvityksen syksyllä 2008. "Liikennemarkkinoiden nykytila" -taustaselvitys valmistui helmikuussa 2009. Taustaselvityksessä on kuvattu sangen yksityiskohtaisesti liikennemarkkinoiden liiketoimintaympäristön ja sen toimijoiden nykytilaa tilastojen ja taloudellisten tunnuslukujen avulla. Raportissa on kuvattu liikennemarkkinoiden nykytilaa, lainsäädännöllistä viitekehystä sekä markkinoiden kotimaista ja kansainvälistä kilpailutilannetta. Tässä raportissa nämä asiat kuvataan sangen yleisellä tasolla ja keskitytään eri liikennemuotojen kehittämistarpeisiin ja toimenpide-ehdotuksiin. Tämän raportin liitteeseen on koottu taustaselvityksestä joitakin keskeisimpiä tunnuslukuja ja tilastotietoja henkilö- ja tavaraliikennemarkkinoiden kehityksestä. Konsultin taustaselvitys on julkaistu kokonaisuudessaan liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla ([www.lvm.fi](http://www.lvm.fi) -> julkaisut-> Liikennemarkkinoiden nykytila, 45/2009).

Ohjelman linjauksia on esitelty useissa sidosryhmätilaisuuksissa (logistiikkafoorumi, lentoliikenteen ja merenkulun neuvottelukunnat) ja ohjelmasta järjestettiin sidosryhmien kuulemistilaisuus 22.4.2010. Sidosryhmien näkemyksiä on pyritty soveltuvien osin ottamaan huomioon ohjelman viimeistelyssä.

## 2 LIIKENNEMARKKINOIDEN NYKYTILANNE JA KEHITYSNÄKYMÄT

### 2.1 Liikennemarkkinoiden rooli kansantaloudessa

Liikenne on palveluelinkeino, jonka tehtävä on kuljettaa ihmisiä ja tavaroita paikasta toiseen ja siten luoda lisäarvoa muulle inhimilliselle elämälle, elinkeinoelämälle ja kansantaloudelle kokonaisuudessaan. Liikenteellä toimialana ja liikennejärjestelmällä (palvelut ja infrastruktuuri) on siten tärkeä rooli yhteiskunnan ja talouselämän toimivuudelle ja tehokkuudelle, huoltovarmuudelle sekä yleiselle hyvinvoinnille. Liikennemarkkinoiden liikevaihto vuonna 2007 oli 22 miljardia euroa eli liikennepalvelujen osuus BKT:sta oli noin 12 prosenttia. Liikennemarkkinoiden liikevaihdosta noin 7 miljardia syntyy tavaraliikennemarkkinoista, 7 miljardia henkilöliikennemarkkinoista ja loput muusta liikennettä palvelevasta huolinta- ja tukitoiminnasta. Liikenteen rooli korostuu entisestään globaalissa maailmassa, jossa tuotannossa tapahtuu erikoistumista, mannerten välinen riippuvuus toisistaan kasvaa ja sitä kautta yhteydenpito, verkottuminen ja kuljetustarpeet lisääntyvät.

Liikennepalvelut ovat myös merkittävä työllistäjä. Suomessa toimii 25 000 liikenneyritystä, jotka työllistävät yhteensä 130 000 henkilöä. Henkilöliikenne on tavaraliikennettä suurempi työllistäjä. Yritysten ja työntekijämäärien jakaumaa liikennemuodoittain on kuvattu yksityiskohtaisemmin liitteissä 1 ja 2. Viime vuosina liikenneyritykset (etenkin kuorma-auto-, linja-auto- ja taksiliikenteen yritykset sekä merenkulku) ovat kärsineet työvoimapulasta. Vuonna 2007 liikenteen toimiala oli rakennusalan ohella toimiala, jossa kärsittiin työvoimapulasta. Talouslama, yleinen työttömyyden kasvu ja sitä kautta liikennetarpeen väheneminen on heikentänyt olennaisesti työllisyystilannetta myös liikenneyrityksissä. Toimialalla kärsitään kuitenkin ikääntymisestä, mikä voi johtaa työvoimapulaan uuden noususuhdanteen aikana.

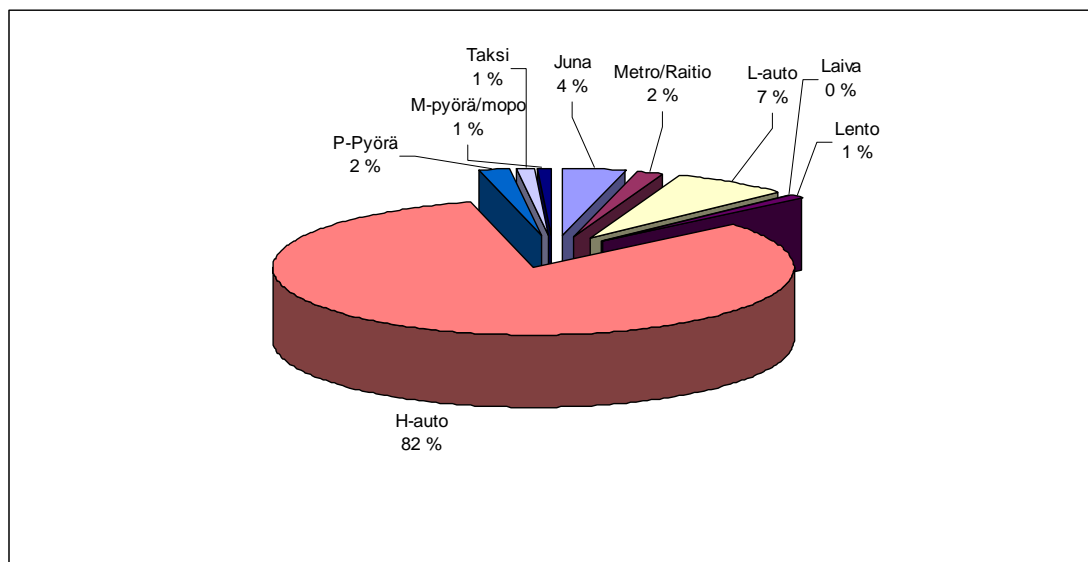
Valtaosa linja-auto-, taksi- ja kuorma-autoalan yrityksistä on pieniä muutaman auton ja työntekijän kuljetusyrityksiä tai ammatinharjoittajia. Rautatieliikenteessä tilanne on päinvastainen, kun VR Yhtymä Oy on ainoa toiminnanharjoittaja. Lentoliikenteessä kolme suurinta Suomeen rekisteröitynyttä lentoyhtiötä Finnair, Finncomm Airlines ja Blue1 hoitavat 97 prosenttia kotimaan lentoliikenteen matkustajaliikenteestä ja lähes 70 prosenttia myös kansainvälisestä lentoliikenteestä. Vaikka vesiliikenteessä yritysten määrä on kohtalaisen suuri, ulkomaankuljetuksia harjoittavia suuria varustamoita on vain 24. Nämä suuret varustamot hoitavat pääosin suomalaisen lipun alla tapahtuvat matkustaja- ja rahtiliikenteen kuljetukset. Tosin suomalaisten alusten osuus ulkomaankaupan kuljetuksista on jatkuvasti laskenut ja vuonna 2008 alle 30 prosenttia Suomen merikuljetuksista hoidettiin Suomen lipun alla kulkevilla aluksilla.

#### Taulukko 1: Liikenneyritysten määrä (2007)

Toimiala	Yritysten ja ammatinharjoittajien määrä
Linja-autoliikenne	1 200
Kuorma-autoliikenne	10 900
Taksiliikenne	10 270
Raideliikenne	1
Vesiliikenne	150
Ilmaliikenne	70
Liikennettä palveleva muu toiminta mm. huolintayritykset	2 800
Yhteensä (noin)	25 000

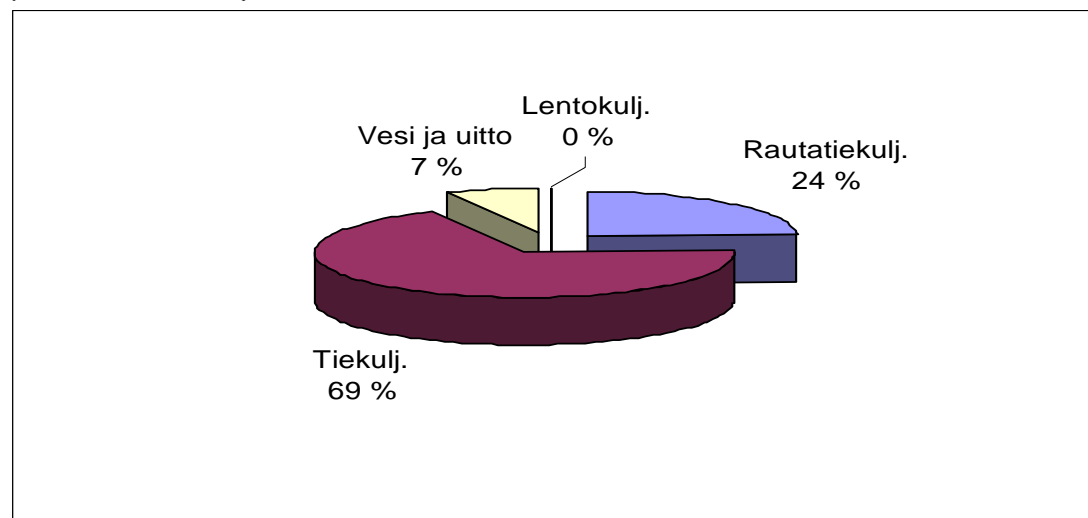
Eri liikennemuodot täydentävät toisiaan ja yhdessä ne muodostavat toimivan liikennejärjestelmän. Henkilöliikenteessä henkilöauto on vallannut joukkoliikenteeltä markkinaosuuksia viime vuosikymmenten aikana. Kun joukkoliikenteen (linja-auto, juna ja raitiovaunut) markkinaosuus oli vuonna 1960 55 prosenttia ja henkilöautoilun 44 prosenttia, vuonna 2007 henkilöautoilla ajettiin 82 prosenttia ja joukkoliikenteen liikennevälineillä 14 prosenttia henkilöliikenteen kilometreistä. Ulkomaanliikenteen henkilökuljetuksissa lentoliikenne on ylivoimaisesti tärkein liikennemuoto.

**Kuva 1: Henkilöliikenteen kulkumuotojakauma kotimaan liikenteessä (henkilökilometrit)**



Tavaraliikenteen kuljetusmuotojakauma on pysynyt vuosikymmenten ajan henkilöliikennettä tasaisempana, vaikka myös tavarankuljetuksissa kuorma-autot ovat kasvattaneet jatkuvasti markkinaosuuttaan vesikuljetusten kustannuksella. Rautatiekuljetusten osuus on pysynyt suhteellisen tasaisena noin 25 prosentin paikkeilla tavaraliikenteen tonnikilometreistä. Merenkulku on ulkomaankaupan kuljetusten tärkein kulkumuoto, sillä noin 85 prosenttia Suomen ulkomaankaupan tonneista kuljetetaan meriteitse.

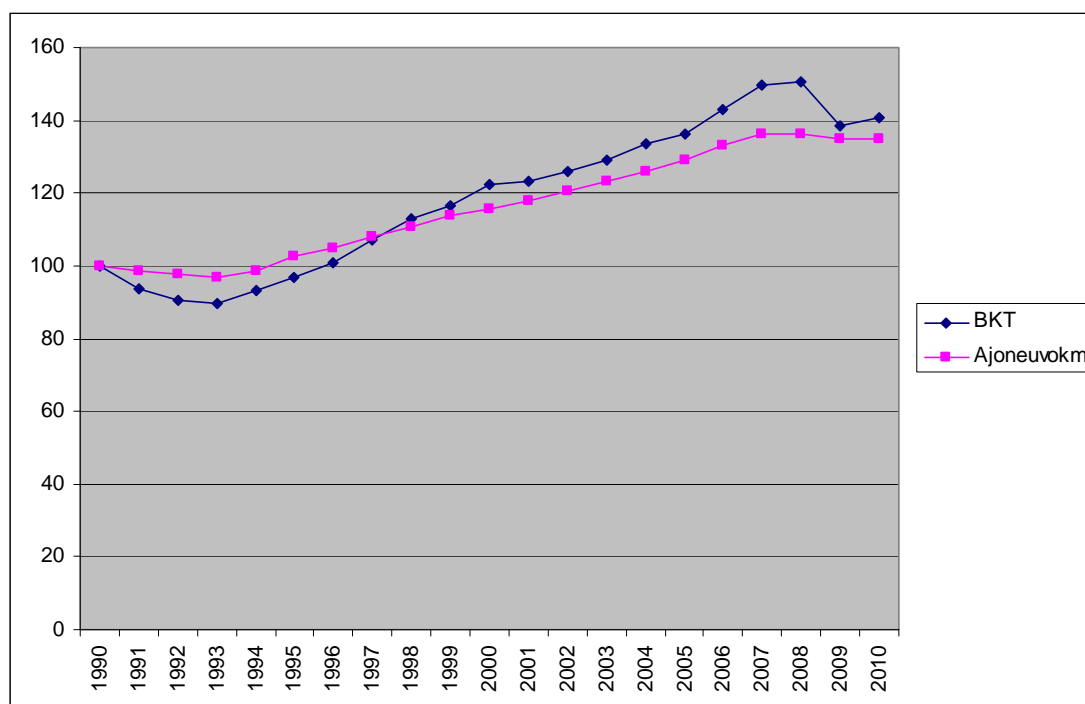
**Kuva 2: Tavaraliikenteen kulkumuotojakauma kotimaan liikenteessä (tonnikilometrit)**





Liikenteen välittäjäroolin vuoksi on sängen luonnollista, että liikennevolyyymien kehitys seuraa yleistä taloudellista toimeliaisuutta ja bruttokansantuotteen (BKT) kehitystä. Kuvassa 3 on kuvattu tieliikenteen ajoneuvokilometrien ja BKT:n volyyymi-indeksin kehitystä 1990-2008 (arvio 2009-2010). Kuvasta käy ilmi, että vaikka liikenteen ja BKT:n välillä on selkeä yhteys, liikennemäärät eivät näyttäisi laskusuhdanteen aikana (1990-luvun alku ja vuodet 2008-2009) laskevan yhtä rajusti kuin BKT, mutta myöskään korkeasuhdanteen aikana liikennemäärät eivät kasva yhtä nopeasti kuin BKT.

**Kuva 3: Tieliikenteen ajoneuvokilometrien ja BKT:n volyyymi-indeksien kehitys 1990-2010\* (2009-2010 ovat ennusteita/arvioita, 1990=100)**



Palveluelinkeinona liikenne- ja logistiikkatoimialan suhdannekehitys seuraa tiiviisti muun talouden ja muiden elinkeinoelämän toimialojen kehityksestä. Liikenneala vajosi syvälle laskusuhdanteeseen muun kansantalouden, erityisesti teollisuustuotannon laskun johdosta, kun maailman talousnäkymät synkkenivät nopeasti syksyn 2008 aikana. Maailmanlaajuisen rahoituskriisin johdosta pitkäaikainen, 1990-luvun puolivälissä alkanut talouden noususuhdanne kääntyi laskusuhdanteeksi ja lamaksi, joka on heijastunut niin kansainvälisiin kuin kotimaisiin liikennemarkkinoihin.

Vuonna 2008 talouden kasvuvauhti pysähtyi ja ennakkotietojen mukaan vuonna 2009 Suomen bruttokansantuote (BKT) laski 7,8 prosenttia erityisesti vientikysynnän ja sitä kautta teollisuustuotannon laskun johdosta. Kokonaistuotannon lasku on suurin yhden vuoden aikana tapahtunut lasku vuoden 1918 jälkeen. Vaikka 1990-luvun alun laman aikana tuotanto laskikin yli 10 prosenttia, yhden vuoden aikana tuotanto ei edellisen laman aikana romahtanut vastaavalla tavalla. Teollisuuden tuotanto Suomessa romahti yli viidenneksen vuonna 2009 edellisvuoteen verrattuna. Vuoden 2010 aikana BKT on alkanut hitaasti kasvaa. Myös kuljetusten kannalta keskeisten teollisuuden toimialojen, metsä- ja metalliteollisuuden tuotanto on alkuvuodesta 2010 kääntynyt kasvuun. Valtiovarainministeriön virallisen arvion mukaan BKT:n kasvu kuitenkin jäisi 0,75 prosenttiin. Pankkien ja muiden taloudellisten suhdannelaitosten talousennusteissa kasvun arvioidaan olevan jonkin verran nopeampaa, noin 1,5-2 prosentin luokkaa. BKT:n kasvu jää vuoden 2010

jälkeenkin viime vuosien talouskasvua hitaammaksi eli keskimäärin noin 2 prosenttiin.

Ulkomaankaupan kuljetukset vähenivät myös noin viidenneksen vuonna 2009. Tuonnin määrä väheni 23 prosenttia ja viennin määrä 15 prosenttia. Ulkomaankaupan kuljetusten kokonaismäärä laski 2000-luvun alun tasolle. Viennin ja tuonnin arvo laski vielä määriä enemmän eli noin kolmanneksen. Sen johdosta kauppataseen ylijäämä supistui vajaaseen 1,8 mrd. euroon. Kauppataseen ylijäämä on ollut näin vähäinen viimeksi edellisen laman aikana vuonna 1991. Ulkomaankaupan väheneminen on heijastunut erityisesti merenkulkuun, satamiin ja transitokuljetuksiin. Teollisuustuotannon lasku ja työttömyyden kasvu taas näkyvät kaikissa henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuksissa.

Eri liikennemuotojen kehitystrendejä ja talouslaman vaikutuksia liikennesuoritteeseen on arvioitu tarkemmin luvussa 2.2. Pidemmän aikavälin historiallisia kehitystrendejä on kuvattu tarkemmin Liikennemarkkinoiden nykytila –taustaselvityksessä.

Tämän hetken arviot ja ennusteet lähtevät siitä, että niin maailmantalouden kuin Suomen taloudenkin pohjakosketus olisi saavutettu vuoden 2009 puolivälissä ja talous kääntyisi hitaaseen kasvuun loppuvuodesta ja vuoden 2010 aikana.

Talouskriisin vaikutuksia Suomeen lähivuosina on vielä tässä vaiheessa vaikea arvioida, koska Suomessa on käynnissä suhdannetaantumien rinnalla samanaikaisesti metsäteollisuuden rakennemuutos. Suomen metsäteollisuuden kilpailukyky ja sitä kautta kannattavuus ovat heikentyneet koko 2000-luvun. Tuotantoa on sopeutettu markkinatilanteeseen sulkemalla useita tehtaita ja kapasiteettia vähentämällä.

Metsäteollisuuden rajulla rakennemuutoksella on pitkän aikavälin vaikutuksia erityisesti tie- ja rautatieliikenteen sekä merenkulun tavarankuljetussuoritteisiin. Kuljetusmäärät niin raaka-aine- kuin lopputuotekuljetuksissa ovat vuoden 2009 aikana vähentyneet merkittävästi viime vuosien tasosta. Vaikka metsäteollisuuden rakennemuutoksella on pysyviäkin vaikutuksia Suomen talouden tuotantorakenteeseen ja sitä kautta myös kuljetuspalveluihin, metsät ovat myös jatkossa tärkeä luonnonvara, jota hyödynnetään ja puutavaraa eri muodoissa kuljetetaan. Todennäköisesti kuljetusketjut ja kuljetettavat tuotteet jonkin verran muuttuvat. Erilaisten biotuotteiden (bioenergia, biopolttoaineet, biokemikaalit, hakkeen, pellettien jne.) kuljetukset kasvanevat lähivuosina. Joidenkin arvioiden mukaan myös perinteinen metsä-, selluloosa- ja paperiteollisuus kääntyisi nykyisen rakennemuutoksen jälkeen uuteen nousuun, toiset arviot taas lähtevät siitä, että tuotantoa supistetaan näillä tuotannonaloilla jatkossakin.

Malmi- ja kaivosteollisuus elää uutta nousua. Useita uusia kaivoshankkeita on vireillä ja hankkeet tarvitsevat myös kuljetuksia.

Myös muiden keskeisten teollisuuden toimialojen, erityisesti metalli- ja kemianteollisuuden, suhdannenäkymät ovat tällä hetkellä heikot. Metalliteollisuuden liikevaihto ja tavarantoiminta ovat puolittuneet alkuvuoden 2009 aikana edellisvuoteen verrattuna. Myös metalliteollisuuden lähiaikojen tuotantoon vaikuttavat tilaukset ovat lähes puolittuneet viime vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna. Elektroniikka- ja sähköteollisuuden tuotantokin on laskenut kolmanneksen. Varastojen supistumisen johdosta kesän aikana on kuitenkin näkyvissä jo piristymisen merkkejä. Kemianteollisuuden taantuma on näkynyt rautatiekuljetuksien vähentymisenä.

Työttömien työnhakijoiden määrä kasvoi tasaisesti vuoden 2009 aikana. Työttömyysprosentti nousi kesällä 2009 lähelle jo 10 prosenttia, mutta kausitasoitettuna koko vuoden työttömyysaste oli 8,5 prosenttia, kun se vuotta

aikaisemmin oli vain 6,5 prosentin paikkeilla. Työllisyystilanne heikentyy vielä vuoden 2010 aikana, mutta kääntyy hitaaseen laskuun vuodesta 2011. Työttömyysasteen arvioidaan kuitenkin pysyvän lähitulevaisuudessa keskimäärin 8-9 prosentin tasolla. Työttömyyden kasvu vuoden 2010 aikana heijastuu todennäköisesti myös henkilöliikenteen suoritteisiin lähiaikoina.

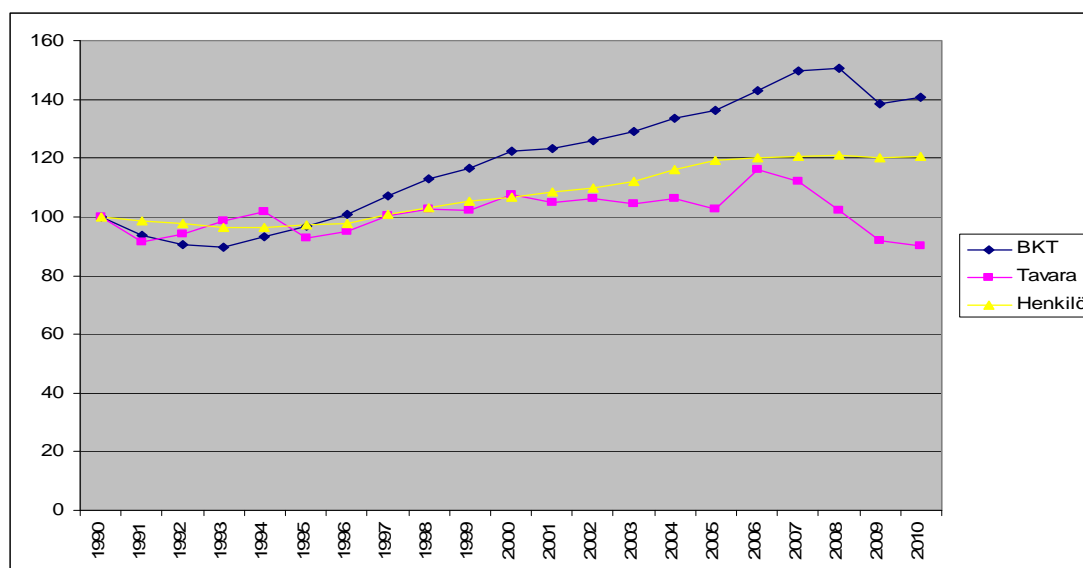
## **2.2 Liikenteen kehitystrendit**

Liikenteen pidemmän aikavälin kehitystrendeissä henkilöautoliikenne on kasvanut noin 1,5-2 prosentin vuosivauhdilla. Taantuma ei vielä näy merkittävässä määrin pääteiden henkilöautoliikenteessä. Todennäköisesti työttömyyden kasvu loppuvuodesta 2009 ja edelleen lähivuosina heijastuu myös henkilöautoliikenteeseen, vaikka pidemmällä aikavälillä henkilöautoliikenne jatkaa noin 1-2 prosentin vuotuista kasvua. Linja-autoliikenne on jo vuosikymmenten ajan menettänyt markkinaosuuttaan henkilöautoliikenteelle ja linja-autoliikenteen henkilökilometrit ovat laskeneet matkustajamäärien ja tarjonnan vähentyessä. Matkustajamäärät ovat laskeneet paikallisliikennettä lukuun ottamatta kaikissa muissa linja-autoliikennetyypeissä (pikavuoro-, sopimus- ja vakiovuoroliikenteessä). Paikallisliikenteenkin matkustajamäärät ovat kasvaneet ainoastaan pääkaupunkiseudulla. Tampereella ja Turussa matkustajamäärät ovat viime vuosina kääntyneet kasvuun. Oulussa ja muissa keskisuurissa maakuntakaupungeissa paikallisliikenteen matkustajamäärät ovat merkittävästi laskeneet. Jos nykyinen linja-autoliikenteen kehitys jatkuu, arvioiden mukaan maaseutuliikenteen ja muiden kuin pääkaupunkiseudun, Tampereen ja Turun paikallisen linja-autoliikenteen kysyntä laskisi 25-32 prosenttia nykytasolta vuoteen 2020 mennessä. Pikavuoroliikenne säilyttäisi kohtuullisen hyvin tasonsa. Pidemmällä aikavälillä joukkoliikenteellä kokonaisuudessaan on parhaat kehitysedellytykset suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa.

Taksiliikenteen kehitystä pidetään sangen hyvänä taloussuhdanteiden kehitystä ennakoivana indikaattorina. Taksiliikenteen matkustajamäärät kasvoivat vuodesta 2003 lähtien aina vuoteen 2007 saakka keskimäärin yli 4 prosenttia vuodessa. Liikevaihdolla mitattuna taksiliikenne on Suomessa yksityistä linja-autoalaa suurempi toimiala. Vuonna 2008 matkustajamäärät kääntyivät laskuun ja lasku jatkui vuoden 2009 aikana. Taksimatkat vähenivät peräti 9 prosenttia vuoden 2009 aikana. Noususuhdanteen alkaessa taksiliikenteen matkustajamäärien kasvun arvioidaan seuraavan BKT:n kasvuvauhtia.

Tieliikenteen tavarankuljetussuorite ei ole 2000-luvulla kasvanut talouden nopeasta kasvusta huolimatta. Tähän on vaikuttanut eniten teollisuuden rakennemuutos ja etenkin metsäteollisuuden ongelmat, jotka ovat näkyneet puutavarankuljetuksissa. Osaltaan myös tuotannon ja teollisuuden laajempi rakennemuutos vähemmän kuljetusintensiivisiin toimialoihin (teknologiateollisuus ja palvelut), tuotannon keskittyminen sekä logistiikan tehostuminen ovat vähentäneet tavarankuljetustarvetta. Onkin sangen todennäköistä, että tieliikenteen tavarankuljetussuoritteet eivät merkittävässä määrin kasva taloustaantumien jälkeenkään. Vuonna 2009 tieliikenteen tavarankuljetukset jäivät puoleen edellisvuoteen verrattuna. Laman ja sitä kautta tavarankuljetusten vähentymisen johdosta kuljetusyrityksiä on lopettanut ja alalla toimivat yritykset toimivat vajaalla kapasiteetilla. Vuoden 2009 yli 400 tieliikenteen kuljetusyritystä lopetti toimintansa ja joka viides kuljetusyritys vähensi kuljettajien määrää.

**Kuva 4: BKT:n sekä henkilö- ja tavarankuljetusten volyyymi-indeksien kehitys 1990-2009 (1990=100, 2008-2009 ovat arvioita, henkilöliikenne laskettu henkilökilometrien ja tavaraliikenne tonnakilometrien kehityksestä)**



Rautatieliikenteen henkilökilometrit ovat kasvaneet 2000-luvulla erityisesti nopeiden Pendolino-junayhteyksien ansiosta. Myös pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteessä matkustajamäärät ovat kasvaneet. 1990-luvun puolivälistä lähtien rautatieliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet noin kolmanneksella. Vuonna 2009 junamatkustajien määrä väheni 3,4 prosenttia. Rautateiden henkilöliikenteen myönteisen kehityksen voisi kuitenkin olettaa jatkuvan myös taloussuhdanteen jälkeen.

Rautateiden tavarankuljetuspuolella kehitys on ollut tasaisempaa ennen laskusuhdanteen alkua. Vuodesta 2007 tavaraliikennekuljetukset vähenivät ja laskeva kehitys voimistui edelleen loppuvuodesta 2008 ja vuoden 2009 aikana. Kotimaan tavarankuljetukset rautateillä vähenivät neljänneksen vuonna 2009 ja transitokuljetukset Venäjälle laskivat peräti 40 prosenttia. Tavarankuljetusten lasku johtui erityisesti metsäteollisuuden ongelmista ja puukuljetusten vähenemisestä. Mikäli metsäteollisuuden kannattavuusongelmat ja sitä kautta tuotannon lasku Suomessa jatkuvat, tällä on vaikutusta jatkossakin rautatieliikenteen tavarankuljetuksiin. Kuten edellä on todettu, puutavaraa kuitenkin kuljetetaan jatkossakin muodossa tai toisessa. Myös kaivosteollisuuden uusi nousu todennäköisesti lisää myös rautatiekuljetuksia samoin kuin biopolttoainetuotannon edellyttämät kuljetukset.

Metrolinien matkustajamäärät ovat viime vuosina tasaisesti kasvaneet. Raitiovaunuliikenteessä matkustajien määrä on viime vuosina tasaisesti laskenut. Väkiluvun kasvu pääkaupunkiseudulla sekä raideverkoston ja liikenteen tarjonnan kasvu lisäävät kuitenkin jatkossa metro- ja raitiovaunuliikenteen matkustajamääriä.

Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista yli 80 prosenttia kuljetetaan meriteitse. Siten ulkomaankaupan ja talouden kehitys näkyvät suoraan merenkulun suoritteissa. Ulkomaanliikenteen merikuljetukset ovat viimeisen 20 vuoden aikana lähes kaksinkertaistuneet. Merikuljetusten kasvu kääntyi laskuksi vuoden 2008 lopulla ja merikuljetukset vähenivät vuonna 2009 noin viidenneksellä. Metsäteollisuuden kannattavuusongelmat, tuotannon leikkaukset ja sitä kautta viennin väheneminen näkyvät pidemmällä aikavälillä luonnollisesti myös merenkulun suoritteiden kehityksessä. Satamien liikennesuoritteissa on ratkaisevan tärkeää myös se, kuinka Venäjän transitokuljetukset Suomen kautta

kehittyvät. Vuonna 2009 Suomen satamien kautta transitokuljetukset Venäjälle lähes puolittuivat.

Puun uiton osuus kotimaan tavaraliikenteen kuljetuksista oli vielä 1980-luvun alussa 8 prosenttia, mutta viime vuosina enää 0,3-0,5 prosenttia kaikista kotimaan tavarankuljetuksista. Lama-aikana puun kysynnän laskiessa puun uitto on jonkin verran kasvanut, kun kuljetuksilla ei ole kiirettä ja uitto toimii myös eräänlaisena puutavaran välivarastona.

Lentoliikenteessä ulkomaanliikenteen matkustajamäärät ovat viime vuosina kasvaneet keskimäärin 3-4 prosentin kasvuvauhdilla etenkin Finnairin Kaukoidän liikenteen sekä sitä kautta Helsinki-Vantaan lentoaseman kauttakulkuliikenteen kasvun johdosta. Lentorahdin määrä Suomen lentoasemien kautta on kasvanut noin 50 prosenttia kymmenen vuoden aikana. Lentorahdin kasvua on tukenut erityisesti elektroniikkateollisuuden viennin kasvu.

Helsinki-Vantaan lentoasemalla on ratkaiseva asema Suomen lentoliikenteen suoritteissa sillä lähes 80 prosenttia lentoliikenteen matkustajista kulkee lentoaseman kautta. Taloustaantuma on iskenyt poikkeuksellisen rajusti niin kotimaisten kuin ulkomaisten lentoyhtiöiden talouteen ja yhtiöt ovat joutuneet leikkaamaan voimakkaasti tarjontaa täyttöasteiden laskiessa. Kotimaan lentoliikenteen matkustajamäärä laski yli 12 prosenttia edellisvuodesta ja kansainvälisen lentoliikenteen matkustajamäärä lähes 6 prosenttia. Myös lentorahti Suomen lentoasemien kautta väheni 13,5 prosenttia vuoden 2009 aikana. Pidemmällä aikavälillä on varsin todennäköistä, että lentoliikenteen kasvu jatkuu lähestulkoon samaa vauhtia kuin ennen nykyistä talouskriisiä.

### 3 TULEVAISUUDEN HAASTEET

Liikennemarkkinoiden ja –yrittäjien näkökulmasta suurin lähiajan haaste on taloussuhdanne ja siitä selviytyminen. Pidemmällä aikavälillä tuotantorakenteen ja etenkin teollisuuden rakennemuutos on suuri haaste myös kuljetuksille. Lisäksi liikennepalvelut ovat yhteiskunnan peruspalveluina alttiita monenlaisille häiriöille, kuten esimerkiksi ankara talvi vaikeine keliolosuhteineen sekä Islannin tulivuorenpurkaukset ovat osoittaneet vuoden 2010 aikana. Myös muut toimintaympäristön muutokset, erityisesti alue- ja väestörakenteen muuttuminen, ympäristö- ja ilmastohaasteet sekä kansainväliset ja lainsäädännölliset toimintaympäristön muutokset vaikuttavat liikennemarkkinoihin.

#### 3.1 Suhdanteet ja talouden rakennemuutos

Kansainvälisen talouden suhdanteet ovat koetelleet Suomea yleensä voimakkaammin kuin useampia muita läntisen Euroopan talouksia. Nousukauden aikana talouden kasvuvauhti on ollut nopeampaa kuin muissa Länsi-Euroopan maissa, mutta vastaavasti laskusuhdanteen aikana talouden pudotus on ollut muita jyrkempää. Näin näyttäisi käyvän myös vuonna 2008 alkaneessa talouden laskusuhdanteessa. Kansantalouden voimakkaat vaihtelut johtuvat ennen kaikkea siitä, että Suomi on avoin ulkomaankaupasta riippuva talous. Teollisuuden tuotantorakenne on melko keskittynyttä niin, että metsä-, metalli- ja elektroniikkateollisuudella on ratkaiseva rooli koko kansantalouden kehitykselle. Esimerkiksi kulutustavara- ja elintarviketeollisuus ovat edellä mainittuja tuotannonaloja huomattavasti vähemmän suhdanneherkkiä, mutta niiden suhteellinen merkitys Suomessa on huomattavasti vähäisempi kuin monessa muussa läntisen Euroopan maassa. Metsäteollisuuden rakennemuutoksen ajoittuminen keskelle suhdannetaantumaa on entisestään heikentänyt Suomen taloudellista tilannetta.

Kuten luvun 2.2 kehitystrendit osoittavat, suhdannetaantuma koettelee suhteellisesti voimakkaammin tavarankuljetusmarkkinoita kuin henkilöliikennemarkkinoita. Henkilöliikenteen puolella kuitenkin lentoyhtiöt ja myös taksiliikenteen yritykset kärsivät vähenevistä matkustajamääristä, kun taas henkilöautoliikenne sekä rautatie- ja linja-autoliikenteen henkilökuljetukset eivät ole olleet niin suhdanneherkkiä. Linja-autoliikenteessä 78 prosenttia liikevaihdosta tulee lipputulosta ja loput katetaan julkisilla tuilla. Metsä- ja kemianteollisuuden kuljetusten laskua rautateillä VR Yhtymä Oy ei voi paikata sillä, että henkilöliikenteen kuljetukset ovat kehittyneet myönteisesti. Siksi yhtiö on käynnistänyt neuvottelut henkilöstön vähentämiseksi. Lentoyhtiöt ovat reagoineet suhdannetaantumaa leikkaamalla tarjontaa niin, että reittitarjontaa on karsittu ja konekalustoa on vaihdettu pienempään. Lomautuksilta ja irtisanomisilta ei kuitenkaan välttyä lentoyhtiöissä sen enempää kuin satamissa, varustamoissa ja tieliikenteen tavarankuljetusyhtymyksissäkään.

Suhdanteet vaihtelevat ja palveluelinkeinona kuljetukset ovat yleensä selvinneet jonkin verran vähemmällä laskusuhdanteista kuin teollisuus. Teollisuuden rakennemuutos etenkin metsäteollisuudessa aiheuttaa kuitenkin syvällisempiä ja pidempiaikaisia vaikutuksia kuljetuselinkeinoon kuin normaali muutaman vuoden mittainen laskusuhdanne. Liikennepolitiikan avulla on yritetty osaltaan löytää helpotusta metsäteollisuuden ahdinkoon. Esko Ahon johdolla toimineen metsätyöryhmän toimenpidesuosituksiin sekä liikennepoliittiseen selontekoon keväällä 2008 sisältyi investointiohjelma (165 milj. euroa kuluva vaalikauden aikana) puutavarakuljetusten edellyttämiin tie- ja rautatieliikennehankkeisiin. Korvaavia kuljetuksia on löydettävä erityisesti tie- ja rautatieliikenteen puukuljetuksille ja bioenergiateollisuuden kuljetukset voivat olla tässä osaratkaisu.

Metsäteollisuuden rakennemuutos Suomessa on osa laajempaa maailmantalouden rakennemuutosta eli ns. globalisaatiota. Tuotannolliset

rakenteet muuttuvat ja tuotannon maantieteellistä sijoittumista ohjaa enenevässä määrin maiden sisäisen alueellisen työnjaon sijasta globaali työnjako, jossa tuotannon sijoittumista ohjaavat tuotantokustannukset, raaka-aineiden saatavuus sekä markkinoiden läheisyys. Korkeiden tuotantokustannusten ja sijainniltaan syrjäisenä maana Suomi ei voi kilpailla sellaisilla tuotannonaloilla, joissa jalostusaste on alhainen. Logistiikkakustannukset ovat Suomessa keskimäärin 10-15 prosenttia yritysten liikevaihdosta, kun ne muualla Euroopassa ovat 7-8 prosenttia. Tehokkaat liikenne- ja logistiikkapalvelut ovatkin ehdoton edellytys kansantalouden menestymiselle ja koko yhteiskunnan hyvinvoinnille.

### **3.2 Riskienhallinta ja varautuminen**

Liikennejärjestelmä on keskeinen osa yhteiskunnan peruspalveluja ja kriittistä infrastruktuuria, jonka mahdollisimman häiriötön toiminta on tärkeää asiakkaille, Suomen kilpailukyvyllä ja yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamiselle sekä huoltovarmuudelle. Valtioneuvosto hyväksyi elokuussa 2008 periaatepäätöksen huoltovarmuuden tavoitteista (VNp 21.8.2008/539), jonka keskeisenä tavoitteena on kansainvälisiin markkinoihin sekä kansallisiin toimenpiteisiin perustuvan huoltovarmuuden turvaaminen.

Viimeaikaiset häiriöt kuljetuksissa, esimerkiksi poikkeuksellisen ankaran talven vaikutukset erityisesti rautatieliikenteeseen, ahtausalan lakko ja Islannin tulivuoren purkaus alkuvuodesta 2010, ovat osaltaan osoittaneet, kuinka riippuvainen talous on kuljetuksista ja kuinka mittavia kerrannaisvaikutuksia liikenteen häiriöillä on koko yhteiskuntaan.

Toimiva liikennejärjestelmä palveluineen on tärkeä edellytys yhteiskunnan toimivuudelle siten, kuin se on määritelty hallituksen marraskuussa 2006 julkistamassa strategiassa yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisesta sekä valtioneuvoston edellä mainitussa periaatepäätöksessä vuodelta 2008. Liikenne- ja logistiikka-alan varautumisessa riskeihin pääpaino on erityisesti merikuljetusten sekä elintarvike- ja energiahuollon vaatimien kuljetusten turvaamisessa. Ulkomaankaupan kuljetusten turvaamiseksi ylläpidetään riittävää jäävähvisteistä aluskalustoa ja ilmakuljetuskalustoa. Liikenteen on toimittava entistä paremmin myös ankarissa talvisissa olosuhteissa ja muissa ääritilanteissa. Tämä edellyttää jatkossakin panostusta esimerkiksi väylien ja liikenteen ohjausjärjestelmiin, kaluston riittävyteen, talviliikenteen häiriöttömään turvaamiseen sekä informaatiojärjestelmiin. Kuljetuslogistista järjestelmää kehittämällä pyritään varautumaan myös riskeihin ja poikkeusolosuhteisiin niin, että kuljetukset toimivat häiriötilanteissakin huoltovarmuuden turvaavalla tavalla.

Liikenteen elinkeinopolitiikka tukee osaltaan myös huoltovarmuuden turvaamista. Kuljetusjärjestelmän ja liikennepalveluiden logistista varmuutta kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyönä. Viranomaisten tehtävänä on erityisesti kartoittaa häiriöt ja riskit, suunnitella ja ohjata tarvittavia toimenpiteitä sekä turvata toimintaedellytysten ylläpito myös häiriötilanteissa. Liikenne- ja logistiikka-alan yritykset varautuvat omassa toiminnassaan riskeihin, häiriöiden vaikutusten eliminointiin ja lieventämiseen sekä vaihtoehtoisten toimintatapojen kehittämiseen.

### **3.3 Alue-, yhdyskunta- ja väestörakenteen muutokset**

Alue- ja yhdyskuntarakenteen muutokset tapahtuvat suhteellisen hitaasti. Maantieteellisesti laajana, mutta harvaan asuttuna maana Suomen aluerakenne on lähtökohtaisesti hajanainen. Viime vuosikymmenten aikana väestö on muuttoliikkeen johdosta keskittynyt enenevässä määrin pääkaupunkiseudulle sekä muihin suuriin kaupunkeihin ja näiden ympäryskuntiin. Lähes puolet suomalaisista asuu kymmenellä suurimmalla kaupunkiseudulla. Samalla kun aluerakenteessa on tapahtunut keskittymistä, suurten kaupunkien

yhdyskuntarakenteessa on tapahtunut hajautumista, kun väkiluku on kasvanut nopeimmin nimenomaan suurten kaupunkien kehyskunnissa.

Väestön kasvu suurissa kaupungeissa ja levittäytyminen laajemmalle alueelle kehyskuntiin aiheuttaa paineita erityisesti suurten kaupunkien ja niiden kehyskuntien joukkoliikenteen järjestämiselle. Väkiluvun väheneminen harvaan asutuilla alueilla ja syrjäseuduilla taas vaikeuttaa entisestään toimivien joukkoliikennedyhteyksien ylläpitämistä. Peruspalvelutason säilyttäminen edellyttää yhteiskunnan tukea.

Väestön keskittyminen eteläisen Suomen suuriin keskuksiin asettaa haasteita myös tavaraliikenteen logistiikalle. Tavarankuljetusten rakenne on viime vuosien aikana yhä enenevässä määrin muuttunut niin, että tavaravirrat kulkevat etelästä pohjoiseen, mutta kuorma-autot tulevat tyhjinä takaisin. Nopeimmin tavarankuljetuspuolella viime vuosina ovat kasvaneet pienten kuljetuserien ns. citylogistiikka- ja kuriiripalvelujen kuljetukset, joiden kysyntää on lisännyt tarve nopeisiin arvotavarankuljetuksiin sekä asiakkaiden kulutustottumusten ja –vaatimusten muutokset. Näiden tavaraliikenteen kehitystrendien muutosten johdosta kuljetettujen kilometrien määrät kasvavat, vaikka kuljetut tonnimäärät vähenisivätkin. Samalla kuljetusten energiatehokkuus tonnikilometriä kohden mitattuna heikkenee.

Myös väestön ikääntyminen on haaste liikennepalvelujen ja etenkin joukkoliikenteen järjestämiselle. Esteettömyys on keskeinen lähtökohta liikennepalveluissa. Erityisesti juna-, raitiovaunu-, ja paikallisliikenteen bussikalusto muuttuu uusiutumisen kautta esteettömäksi ja vastaa ikääntyvän väestön haasteeseen, mutta pitkän matkan liikenteen linja-autoja ei ole suurelta osin suunniteltu esteettömäksi. Myös olemassa olevien terminaalien ja laiturien suunnittelussa esteettömyysnäkökohtien huomioon ottaminen vie aikansa.

Pidemmällä aikavälillä ongelmana on myös työvoimapula erityisesti linja-auto-, taksi-, kuorma-auto-liikenteessä sekä merenkulussa. Työvoimasta oli pulaa jo ennen laskusuhdannetta ja todennäköisesti ongelma pahenee nousukauden alettua. Työvoimapulan ratkaiseminen edellyttää jatkossa entistä enemmän ulkomaista työvoimaa sekä panostusta alan koulutustarjontaan ja sen houkuttelevuuteen.

### **3.4 Ympäristö- ja ilmastohaasteet**

Ilmastomuutoksen hillintä ja polttoaineiden hinnat vaikuttavat lähitulevaisuudessa merkittävästi myös liikennemarkkinoihin. Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidennes ja liikenteen päästöt ovat olleet kasvussa. Euroopan unioni on asettanut tavoitteeksi, että vuoteen 2020 mennessä Euroopan unioni sitoutuu vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä 20 prosenttia vuoden 1990 tasoon verrattuna. Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite on allokoitu niin, että kaikissa EU:n jäsenvaltioissa päästökauppasektorilla päästöjä vähennetään 21 prosenttia ja päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla jäsenvaltioille on asetetut oma tavoite BKT:n perusteella. Suomelle asetettu tavoite vähentää kasvihuonekaasupäästöjä päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla on 16 prosenttia.

Euroopan unioni on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään jopa 30 prosenttia vuoteen 2020 mennessä ja edelleen vähintään 80 prosenttia (mahdollisesti jopa 95 prosenttia) vuoteen 2050 mennessä, jos Kiiton pöytäkirjan jälkeiselle kaudelle vuoden 2012 jälkeen saadaan kunnianhimoinen ja kattava uusi ilmastopöytäkirja. Kööpenhaminassa joulukuussa 2009 pidetyssä ilmastokokouksessa tällaista ei saatu aikaan. Kööpenhaminan ilmastokokouksen julistuksen pohjalta maat ovat ilmoittaneet omia pitkän aikavälin päästövähennystavoitteitaan alkuvuodesta 2010. Näitä tavoitteita ei vielä nykyisellään pidetä riittävän kunnianhimoisena, että Euroopan unioni olisi valmis



tarkistamaan omia tavoitteitaan. Neuvottelut uudesta sopimuksesta jatkuvat ja ratkaisuun pyritään seuraavassa Meksikossa pidettävässä ilmastokokouksessa joulukuussa 2010.

Jos kattava kansainvälinen ilmastopöytäkirja saadaan aikaiseksi ja Euroopan unioni edelleen kiristää päästövähennyksiä esittämällä tavalla Suomenkin päästöjen vuotta 2020 koskevat vähennystavoitteet todennäköisesti tiukentuvat vähintään 10 prosenttiyksiköllä niin päästökaupasektorilla (mahdollisesti jopa 31 %) kuin päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla (26 %). Lokakuussa 2009 julkistetussa pitkän aikavälin ilmasto- ja energiaselonteossa hallitus on asettanut tavoitteeksi vähentää Suomen hiilidioksidipäästöjä 80 prosenttia vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoon. Tämä tarkoittaa liikenteen kannalta pääpiirteissään sitä, että henkilöliikenne olisi hiilivapaata, mutta tavarankuljetuksissa vielä voitaisiin turvautua fossiilisiin polttoaineisiin.

Euroopan unioni on myös asettanut tavoitteen lisätä uusiutuvien energialähteiden käyttöä niin, että uusiutuvien energialähteiden osuus olisi 20 prosenttia Euroopan unionin energiankulutuksesta vuonna 2020. Uusiutuvien energialähteiden edistämistavoitteet on myös allokoitu jäsenvaltioiden kesken sen mukaan, kuinka paljon jäsenvaltioilla on edellytyksiä lisätä uusiutuvien energialähteiden käyttöä. Suomelle asetettu tavoite on lisätä uusiutuvien energialähteiden osuutta 38 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä vuoden 2005 29 prosentista. Samassa yhteydessä biopolttoaineiden osuus liikenteen polttoaineissa on tarkoitus nostaa 10 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Jo aikaisempien tavoitteiden mukaisesti biopolttoaineiden osuus tieliikenteessä nousee 5,75 prosenttiin vuoteen 2010 mennessä.

Hallituksen ilmasto- ja energiapolitiikan ministerityöryhmä pääsi 20.4.2010 yhteisymmärrykseen uusiutuvan energian velvoitepaketin sisällöstä. EU-velvoitteen mukaisesti Suomen on käytännössä lisättävä uusiutuviin energiamuotoihin perustuvaa energiantuotantoa vuoteen 2020 mennessä yhteensä 38 terawattitunnilla. Uusiutuvan energian haastavaan lisäystavoitteeseen päästään edistämällä erityisesti metsähakkeen ja muun puuenergian käyttöä sekä lisäämällä liikenteen biopolttoaineiden käyttöä. Hallituksen uusiutuvan energian paketin toteutus heijastuu etenkin metsä- ja bioenergiatieteiden kuljetustarpeisiin.

Kunnianhimoisten ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttaminen ei onnistu ilman, että päästöjä kyetään vähentämään myös liikenteessä. Euroopan komissio on käynnistänyt toimenpiteiden valmistelun myös liikenteen päästöjen vähentämiseksi (mm. henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-tavoitteet, ympäristöystävällisten ajoneuvojen hankinnat, liikenteen viherryttämissuunnitelma, lentoliikenteen päästökauppa, liikenteen biopolttoainetavoitteet jne.). Yleiset ilmasto- ja energiatavoitteet heijastuvat todennäköisesti myös liikennepalvelujen hintoihin. Ilmasto- ja energiatavoitteiden pitäisi osaltaan edistää myös joukkoliikenteen ja rautatieliikenteen kilpailukykyä suhteessa muihin liikennemuotoihin.

Kansainvälisen lentoliikenteen ja merenkulun kasvihuonekaasupäästöt ovat nopeassa kasvussa, mutta ne eivät nykyisellään kuulu kansallisiin tai Euroopan unionin päästövähennyskiintiöihin. Lentoliikenteen ja merenkulun päästöt pyritään saamaan mukaan osaksi uutta kansainvälistä ilmastopöytäkirjasta. Tästä on enemmän luvussa 3.5.

### **3.5 Kansainväliset ja lainsäädännölliset toimintaympäristön muutokset**

Ihmisten ja tavaroiden vapaa liikkuvuus on ollut eräs Euroopan yhteismarkkinoiden toiminnan keskeisistä lähtökohdista ja periaatteista Euroopan unionin alusta alkaen (Euroopan talousyhteisö 1952). Siksi liikenteen sääntelystä päätetään suurelta osin Euroopan yhteisölainsäädännön kautta. Ilmailu ja

merenkulku ovat globaaleja liikennemuotoja ja niiden sääntelyssä on Yhdistyneiden kansakuntien alaisten toimielinten, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO), sopimuksilla ja määräyksillä keskeinen rooli. ICAO:n ja IMO:n sopimukset saatetaan yleensä Euroopan unionissa yhteisölainsäädännön kautta voimaan jäsenvaltioita sitovina määräyksinä. Liikennemuodoista selkeimmin jäsenvaltioiden kansalliseen ja paikalliseen toimivaltaan kuuluvat joukko- ja taksiliikenteen ohjaus. Tässä luvussa pyritään antamaan yleiskuvaus siitä, mikä on eri liikennemuotojen lainsäädännöllinen viitekehys ja millaisia haasteita siihen kohdistuu lähivuosina erityisesti EY-lainsäädännön ja muun kansainvälisen kehityksen kautta.

EU:n liikennemarkkinat on avattu kilpailulle asteittain 1990-luvun alusta alkaen. Kilpailun vapauttaminen on edennyt tieliikenteen tavarankuljetuksista ja merikuljetuksista lentokuljetuksiin ja viimeksi 2000-luvun aikana myös rautatiekuljetuksiin.

Euroopan yhteisölainsäädännön periaatteiden mukaisesti myös Suomessa luovuttiin 1991 **kuorma-autoalan** liikennelupien myöntämisen tarveharkinnasta ja siirryttiin soveltuvuusharkintaan. Toisen omistaman tai hallitseman tavarankuljettaminen korvausta vastaan edellyttää asianmukaisen luvan, jonka avulla varmistetaan kuljetuspalvelujen laatu ja turvallisuus sekä kuljettajien ammattitaito. Suomessa tai muussa Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa myönnettyllä liikenneluvalla voidaan harjoittaa vapaasti ulkomaan liikenteen kuljetuksia ja rajoitetusti myös kabotaasikuljetuksia Euroopan talousalueen sisällä. Euroopan talousalueen ja sen ulkopuolisten maiden kahdenvälisiä kuljetuksia säädellään kahdenvälisten tieliikennesopimusten ja CEMT-lupajärjestelmän (Euroopan liikenneministeri-konferenssin mukaisen lupajärjestelmän) avulla. Yhteisölainsäädännön ja kansainvälisten sopimusten velvoitteet on kansallisesti saatettu voimaan lailla kaupallisista tavarankuljetuksista teillä (693/2006).

Yhteisölainsäädännön ja sitä kautta kansallisen lainsäädännön kehittämisen haasteet tieliikenteen tavarankuljetuksissa koskevat erityisesti tieliikenteen ulkoisten kustannusten sisäistämistä ja tieliikenteen ajo- ja lepoaikoja. Nykyinen eurovinjettijärjestelmä jättää jäsenvaltioiden päätettäväksi, liitetäänkö jäsenvaltioiden tieverkko ja miltä osin eurovinjettijärjestelmään. On kuitenkin sängen todennäköistä, että kiristyvät ympäristövaatimukset johtavat ajan mittaan entistä enemmän kilometripohjaisiin tienkäyttömaksuihin. Suomen ongelmana on pitkät etäisyydet niin maan eri osien välillä kuin tärkeimpiin ulkomaankaupan markkinoille. Siksi kilometripohjaiset maksujärjestelmät voivat aiheuttaa ongelmia. Nykyiset enimmäisajoajat ovat Suomen kaltaiselle pitkien etäisyyksien maalle hankalia. Digitaalisten ajopiirtureiden käyttöönotto on tehostanut ajoaikojen valvontaa. Suomi ei ole hyväksynyt, että palkattujen kuljettajien ajo- ja lepoaikasääntelyn lisäksi myös yrittäjien työaikoja rajoitettaisiin. Se haittaisi uusien pienyritysten markkinoille pääsyä ja olisi käytännössä mahdoton valvoa.

**Merikuljetukset** ovat kansainvälisen luonteensa vuoksi olleet jo perinteisesti muita liikennemuotoja vapaampia kilpailulle. Kansainvälisellä merenkulkujärjestöllä (IMO) on ollut keskeinen rooli merenkulun sääntelyssä ja IMO:n puitteissa valmistellut sopimukset on saatettu EY-lainsäädännön kautta sitovina voimaan. Euroopan talousalueen sisäiset ulkomaan merikuljetukset ovat vapaita Euroopan talousalueen jäsenmaiden aluksille. EU:n ulkopuolella markkinoillepääsystä on sovittu Euroopan unionin ja kolmansien maiden välisillä kahdenvälisillä sopimuksilla.

Kun merenkulussa on poistettu kilpailua estävät rajoitukset Euroopan unionissa, yhteisölainsäädännön painopiste on siirtynyt erityisesti meriturvallisuus- ja

ympäristöasioihin. Etenkin suuria meriliikenteen onnettomuuksia (Estonia, Erika ja Prestige) seurasi alusturvallisuuslainsäädäntövaatimusten kehitystyö IMO:n ja EU:n puitteissa.

Ympäristövaatimusten osalta IMO:ssa saavutettiin keväällä 2008 sopimus laivojen rikin- ja typen oksidipäästöjen merkittävästä leikkaamisesta. Polttoaineiden rikkipitoisuusrajaa lasketaan asteittain niin, että vuonna 2020 polttoaineiden rikkipitoisuus saa olla vain 0,5 prosenttia (vrt. nykyisin 3,4 prosenttia). Herkillä alueilla, kuten Itämerellä, rikkipitoisuutta leikataan vielä nopeammin niin, että jo vuonna 2015 edellytetään polttoaineiden rikkipitoisuuden laskemista alle 0,1 prosentin. Vastaavalla tavalla typen oksidipäästöjä vähennetään laivojen moottoritekniologiavaatimuksia kiristämällä niin, että päästöt vähenevät jopa 80 prosenttia nykyisestä vuoteen 2020 mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on teettänyt selvityksen IMO:n uusien rikkipitoisuusvaatimusten kustannusvaikutuksista Suomen ulkomaankaupan kuljetuksiin. Lukuisista epävarmuustekijöistä johtuen (mm. polttoaineen hinta ja saatavuus, teknologinen kehitys jne.) lopullisia kustannusvaikutuksia on vaikea arvioida, mutta tehtyjen skenaarioiden lisäkustannusten vaihteluväli selvityksessä oli 200 milj. – 1,2 mrd euroa. Suomi on myös edellyttänyt, että Euroopan komissio selvittää matalarikkisen polttoaineen saatavuutta hyvissä ajoin ennen uusien rikkipitoisuusvaatimusten voimaantuloa.

Merenkulun osuus myös kasvihuonekaasupäästöistä on kasvussa ja siksi Euroopan unionin tavoitteena on sisällyttää merenkulku globaalilla tasolla osaksi uutta globaalia ilmastosittemusta. Jos globaalilla tasolla (IMO) ei kyetä sopimaan tarvittavista järjestelyistä merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, on varsin todennäköistä, että Euroopan komissio esittää yhteisötason järjestelyt merenkulun päästöjen vähentämiseksi (vrt. lentoliikenteen päästökauppa EU:ssa). Merenkulun tasapuolisten toimintaedellytysten näkökulmasta olisi toivottavaa, että ratkaisu syntyisi globaalina ratkaisuna. Sovittiinpa ratkaisusta yhteisö- tai globaalitasolla, kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen lisää jonkin verran merenkulun ja sitä kautta myös muun elinkeinoelämän kustannuksia.

**Lentoliikenteessä** on perinteisesti sovittu lentoliikenteen kansainvälisen tason sääntelystä ja harmonisoinnista Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) puitteissa. Euroopan unionissa lentoliikenne vapautettiin kilpailulle asteittain 1990-luvun aikana. Lentoliikenteen harjoittaminen on vapaata Euroopan talousalueella kaikille liikenneluvan omaaville yhtiöille. Luvat eivät perustu tarveharkintaan vaan ne myönnetään kaikille tekniset ja turvallisuusvaatimukset täyttävälle lentoyhtiöille. Lentoyhtiöille lentoasemilla myönnettäviä lähtö- ja saapumisajankohtia (ns. slotit) säädellään myös yhteisölainsäädännön kautta. Koska slotteja on rajallinen määrä etenkin lentoasemien ruuhka-aikoina, niiden saanti vaikuttaa lentoyhtiöiden suhteelliseen kilpailuasemaan lentoasemilla. EU-maan ja kolmansien maiden (EU:n ulkopuolisten maiden) välistä liikennettä säädellään edelleen jäsenvaltioiden kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla.

Yhteisölainsäädännössä on sovittu, että lentoliikenteen päästökauppa EU:n sisäisillä ja EU:n ja kolmansien maiden välisillä lennoilla alkaa vuoden 2012 alusta. Lentoliikenteen päästökauppa nostaa lentoliikenteen kustannuksia ja lentolippujen hintoja. EU:n lentoyhtiön suhteellisen kilpailukyvyn kannalta olisi toivottavaa, että Kioton pöytäkirjan jälkeiseen uuteen ilmastosittemukseen sisällytettäisiin kansainvälisen lentoliikenteen päästövähennykset ja globaalitasolla sovittaisiin siitä, miten päästöjä vähennetään. Tällöin EU:n lentoliikenteen päästökauppa voitaisiin sovittaa osaksi kansainvälistä ratkaisua ja lentoyhtiöiden kilpailuedellytykset ja ympäristövaatimukset eri puolilla maailmaa olisivat mahdollisimman tasapuoliset. Euroopan unionissa pyritään Euroopan lentoliikenteen hallinnan nykyaikaistamiseen ja tekniseen harmonisointiin

kehittämällä lentoliikenteelle moderni lennonjohdon infrastruktuuri. Tällainen järjestelmä edistäisi lentoliikenteen turvallisuutta, ympäristöystävällisyyttä, toimivuutta ja taloudellisuutta.

**Rautatieliikennettä** on avattu kilpailulle 2000-luvun aikana vastaavalla tavalla kuin lentoliikenteessä tehtiin 1990-luvulla. EU:n ns. ensimmäinen rautatieliikennepaketti (2001) avasi kilpailulle kansainvälisen tavaraliikenteen, toinen paketti (2004) kotimaisen tavaraliikenteen ja kolmas paketti (2007) kansainvälisen henkilöliikenteen Euroopan unionissa. Yhteisölainsäädännön paketteihin on sisällytetty myös vaatimukset rautatieliikenteen toimilupien määrätymisperusteiden avoimuudesta, rautatieliikenteen yhteentoimivuutta edistävästä teknisistä vaatimuksista, rautatieliikenteen turvallisuusvaatimuksista, ratamaksusta, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista sekä kansallisista sääntely- ja turvallisuusviranomaisista. EY-lainsäädännön vaatimukset on sisällytetty rautatielakiin (555/2006).

Rautatielakia ollaan parhaillaan uudistamassa niin, että kansallisesti saatettaisiin voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautatiejärjestelmän yhtenöimivuudesta yhteisössä (2008/58/EY, ns. yhtenöimivuusdirektiivi) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi yhteisön rautateiden turvallisuudesta annetun direktiivin 2004/49/EY muuttamisesta (2008/110/EY, ns. turvallisuusdirektiivi). Samalla tarkistettaisiin myös rataverkolle pääsyn ja rataverkon käytön edellytyksiä niin, että laista poistettaisiin VR Yhtymä Oy myönnetty yksinoikeus kotimaan henkilöliikenteen harjoittamiseen. Euroopan parlamentin ja neuvoston palvelusopimusasetuksen (EY/1370/2007) perusteella toimivaltaiset viranomaiset voivat tosin jatkossakin myöntää yksinoikeuden yhdelle yritykselle henkilöliikenteessä tietyllä rataverkolla tai koko rataverkolla tai tietyssä palvelusegmentissä, jotta julkisen palvelun velvoitteet täytettäisiin, mutta rautatieliikenteen kilpailua ei saa jatkossa rajoittaa lainsäädännöllä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR Yhtymä Oy tekivät 3.12.2009 palvelusopimusasetuksen mukaisen yksinoikeussopimuksen, joka on voimassa 10 vuotta (31.12.2019 saakka). Sopimukseen sisältyy viiden vuoden optio lisäajasta. Sopimuksessa ministeriö asettaa VR Yhtymä Oy:lle henkilöliikennettä koskevan julkisen palvelun velvoitteen, jonka täyttämistä ministeriö myöntää VR:lle yksinoikeuden sopimuksen mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen. Sopimuksessa yksinoikeus myönnettiin niille rataosille, joilla VR Yhtymä Oy tällä hetkellä hoitaa kotimaan henkilöjunaliikennettä. Käytännössä muille rataosille voi tulla muita yrittäjiä eli näillä rataosilla kilpailu käytännössä avautuu. Esimerkiksi jos joku liikenteenharjoittaja haluaa liikennöidä Kajaanin ja Nurmeksen välillä, on se jatkossa mahdollista, koska VR:llä ei ole kyseisellä rataosalla liikennettä.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) on tehnyt yksinoikeussopimuksen pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä VR Yhtymä Oy:n kanssa. Sopimus on voimassa 31.12.2017 asti.

Uusi **joukkoliikennelaki** (857/2009) tuli voimaan 3.12.2009. Laki korvaa aikaisemman luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) eli ns. henkilöliikennelain ja samalla saatetaan voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston palvelusopimusasetuksesta aiheutuvat velvoitteet. Palvelusopimusasetuksessa säädetään toimenpiteistä ja menettelytavoista, joita viranomaisten on sovellettava julkisen henkilöliikenteen palvelujen järjestämisessä. Uuden joukkoliikennelain soveltamisalaan kuuluu linja-autoliikenteen lisäksi raideliikenteen eri muodot, joihin sovelletaan palvelusopimusasetusta.

Uuden joukkoliikennelain avulla pyritään kehittämään kokonaisvaltaisempaa joukkoliikennesuunnittelua nykyisen eri tasoilla tapahtuvan pirstaleisen suunnittelun tilalle. Lisäksi uuden joukkoliikennelain avulla luodaan edellytyksiä peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiselle koko maassa sekä

joukkoliikenteen käytön lisäämiselle keskeisillä kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä. Uuden joukkoliikennelain tavoitteena on myös osaltaan tehostaa joukkoliikenteen tukien käyttöä.

Uuden joukkoliikennelain lähestymistapa on aikaisempaa markkinaehtoisempi malli. Joukkoliikenteen järjestämisessä tehdään ensin arvio siitä, sovelletaanko palvelusopimusasetusta vai onko markkinoiden ehdoilla syntyvä tarjonta määrältään, laadultaan ja muilta ominaisuuksiltaan riittävä. Peruspalvelujen turvaamiseksi ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät jatkossa joukkoliikenteen palvelutason omalla alueellaan. Palvelutason määrittely merkitsee samalla sitoutumista sen toteutukseen ja se ohjaa myös liikenteenharjoittajia. Palvelusopimusasetuksen mukaisessa käytännössä toimivaltainen viranomainen tekee palvelusopimuksen toiminnanharjoittajan kanssa. Sopimuksessa määritellään palvelutaso ja sen edellyttämä julkinen tuki. Markkinaehtoisien liikenteen järjestämistä ohjataan uudessa joukkoliikennelaissa mm. lupa- ja rekisteröinti-, ammattiin pääsy-, aikataulu-, reitti ja kuluttajasuojavaatimusten avulla. Toimivaltaiset viranomaiset eivät kuitenkaan puutu markkinaehtoisessa liikenteessä yritysten väliseen kilpailuun tai tuotannon määrään.

Linja-autoliikenteen haasteena jatkossa on pysäyttää laskeva kierre matkustajamäärissä, palvelutasossa ja toimialan kannattavuudessa. Uuteen joukkoliikennelakiin sekä joukkoliikenteen rahoitustasoon ja rahoituksen kehittämiseen kohdistuu siten suuria odotuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän, jonka tehtävänä on pohtia uuden joukkoliikennelain edellyttämiä rahoitus- ja tukiratkaisuja.

**Taksiliikennettä** säädellään taksiliikennelaila (217/2007). Taksiluvan myöntämisessä suositaan erityisesti kokemusta hakijan tai liikenteestä vastaavan henkilön taksinkuljettajana hankkiman työkokemuksen perusteella. Myös se katsotaan luvan haussa eduksi, jos lupaa haetaan syrjäiselle haja-asutusalueelle. Lääninhallitus vahvistaa vuosittain kuntakohtaiset taksilupien enimmäismäärät.

Taksiliikennelakia ollaan parhaillaan uudistamissa niin, että lain puutteiden väärinkäytöltä ajoneuvotyyppiä vaihtamalla välttyttäisiin jatkossa. Lain uudistus, jolla kuorma-auto- ja pakettiautojen käyttö ammattimaisessa henkilöliikenteessä kiellettäisiin, on tarpeen paitsi taksipalveluita käyttävien asiakkaiden turvallisuuden ja kuluttajansuojan kannalta, myös nykyisen taksijärjestelmän toimivuuden kannalta. Parhaillaan pohditaan kuitenkin myös lain toimivuutta yleisemminkin ja mahdollisia muutostarpeita suurempina kokonaisuuksina. Pidemmällä aikavälillä haasteena on kehittää taksiliikenteen sääntelyä markkinaehtoisempaan suuntaan.

#### **4 LIIKENNEPALVELUT MITOITETAAN KANSALAISTEN JA ELINKEINOELÄMÄN TARPEISIIN – OHJELMAN VISIO JA TAVOITTEET**

- *Suomi on jatkossakin korkean elintason pohjoismainen hyvinvointiyhteiskunta, joka nojaa entistä monipuolisempaan elinkeinorakenteeseen, osaamiseen ja korkeaan teknologiaan.*
- *Suomen liikenne- ja logistiikkamarkkinat tukevat Suomen kilpailukykyä, kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita, yhteiskunnan toimivuutta ja huoltovarmuutta sekä edistävät Suomen ja sen eri alueiden saavutettavuutta.*
  - *Liikenne- ja logistiikkamarkkinat ovat toimivat ja palveluja kehitetään asiakaslähtöisesti uusiin tarpeisiin ja uusia tuotannonaloja palvellen.*
  - *Logistiikkakustannukset pidetään sellaisella tasolla, että niistä ei muodostu raskaita globaaleilla markkinoilla kilpailevan suomalaisen elinkeinoelämän toiminnalle.*
  - *Liikenne on taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävä ja liikenteen ongelmia ratkaistaessa hyödynnetään älykkäitä liikenteen ohjaus- ja hallintajärjestelmiä sekä muita innovatiivisia ratkaisuja.*

Palveluelinkeinona ja muille toimialoille lisäarvoa luovana toimialana liikenteeseen kohdistuu monenlaisia odotuksia. Taloudellisen, sosiaalisen ja ekologisen kestävä kehityksen tavoitteet asettavat liikenteelle ja liikennejärjestelmälle osin vastakkaisiakin odotuksia. Elinkeinoelämän näkökulmasta liikennepalvelujen pitäisi olla mahdollisimman tehokkaita, sujuvia ja edullisia. Liikenne- ja logistiikkaelinkeinoon harjoittajien näkökulmasta liikennepalvelujen pitäisi olla kannattavia ja kilpailukykyisiä ja tuottaa siten toiminnanharjoittajille riittävästi voittoja. Sosiaalisen kestävyuden näkökulmasta liikennepalveluja pitäisi olla kaikkien saatavilla tasa-arvoisesti ja esteettömästi kohtuuhintaan riippumatta siitä, missä asuu ja mihin väestö- tai ikäryhmään kuuluu. Sosiaaliseen kestävyys kuuluu myös hyvät työolosuhteet sekä reilut ja oikeudenmukaiset työehdot, joita on kehitettävä työmarkkinaosapuolten yhteistyön avulla. Reilut ja oikeudenmukaiset työehdot ja -olosuhteet edellyttävät myös riittävä valvontaa, jotta estetään harmaan talouden liikennemarkkinoiden muodostumista. Valtioneuvosto hyväksyi joulukuussa 2009 periaatepäätöksen talousrikollisuuden ja harmaan talouden torjuntaohjelmaksi vuosille 2010-2011. Periaatepäätöksen ja toimintaohjelman mukaiset lainsäädäntömuutokset ja viranomaisyhteistyö tukevat myös liikennemarkkinoiden harmaan talouden torjuntaa. Työolosuhteita kehittämällä voidaan myös vaikuttaa toimialan houkuttelevuuteen lähivuosina, kun suhdannetaantumien jälkeen palataan tilanteeseen, jossa kilpailu vähenevästä työvoimasta kiristyy. Ekologisen kestävyuden näkökulmasta liikennepalvelujen hintoihin pitäisi sisällyttää myös liikenteen aiheuttamat ulkoiset haitat ja kustannukset, erityisesti ympäristöhaitat ja liikenneonnettomuuksista aiheutuvat kustannukset.

Liikennemarkkinoiden elinkeinopolitiikan liikkumavara on kohtuullisen pieni, koska ensinnäkin liikenteen kysyntä on johdettua kysyntää ja liikenne palvelee muuta elinkeino- ja yhteiskunnallista toimintaa. Näin ollen liikennemarkkinoiden elinkeinopoliittisen strategian tavoite ei voi lähtökohtaisesti tähdätä liikennepalvelujen voimakkaaseen kasvuun, vaan kasvu on sovitettava kansalaisten, elinkeinoelämän ja yhteiskunnan tarpeisiin. Toiseksi liikennepalveluihin kohdistuu pitkälti samat elinkeino-, kilpailu-, vero- ja työmarkkinapoliittiset vaatimukset ja velvoitteet kuin muihinkin elinkeinoihin. Kolmanneksi liikenteen sääntelystä päätetään suurelta osin Euroopan unionissa yhteisölainsäädännöllä ja osin globaalilla sääntelyllä (erityisesti lentoliikenne ja

merenkulku), minkä vuoksi puhtaasti kansallisen sääntelyn liikkumavara on suhteellisen vähäinen. Nämä rajoitukset huomioon ottaen tässä ohjelmassa tavoitteet ja toimenpiteet on asetettu liikenne-elinkeinon näkökulmasta niin, että tavoitteena on edistää tehokkaiden, toimivien, kilpailukykyisten ja markkinaehtoisten liikennepalvelujen kehittämistä. Samalla tällaiset liikennepalvelut tukisivat myös muuta elinkeinotoimintaa ja palvelisivat kansalaisten tarpeita.

Kun arvioidaan liikennemarkkinoiden tulevaisuuden näkymiä, tavoitteita ja kehittämistarpeita, ne on suhteutettava siihen, millainen on tulevaisuuden Suomi. Kasvava ja kehittyvä talous on aina lisännyt liikennettä ja kuljetuksia eikä Suomen kaltainen maa selviä jatkossakaan ilman tehokkaita kotimaan- ja ulkomaan kuljetuksia. Niin logistinen tehokkuus kuin tiukkenevat ilmasto- ja energiahaasteet edellyttävät, että kuljetukset kyetään hoitamaan mahdollisimman tehokkaasti. Älykkäät liikenteen hallinta- ja ohjauspalvelut osaltaan edistävät kuljetusten tehostumista.

Suomen perinteisistä teollisuuden toimialoista etenkin metsäteollisuus on ollut erittäin kuljetusintensiivistä. Kuten edellä on todettu, metsäteollisuus on ollut koko 2000-luvun rakennemuutoksen kourissa ja sen kannattavuus Suomessa ja sitä kautta tuotanto myös lähitulevaisuudessa vähenee. Tämä näkyy erityisesti tieliikenteen puutavarakuljetuksissa, satamissa ja merenkulussa. Metsäteollisuuden nykyisille tuotteille (erityisesti paperi, selluloosa ja sahatavara) pitäisi löytää korvaavia tuotannonaloja, joista tällä hetkellä lupaavimmat näköalat on bioenergiateollisuudella. Myös puutavaran suurempi hyödyntäminen rakentamisessa ja muotoilussa tarjoaa entistä korkeamman jalostusasteen mahdollisuuksia. Kaivosteollisuuden uusi nousu lisää osaltaan kuljetuspalvelujen tarpeita. Matkailuelinkeinon kehittäminen tarjoaa mahdollisuuksia erityisesti lentoliikenteelle, mutta myös muille henkilöliikenteen kulkumuodoille.

#### **Toimenpidesuosituks:**

- *Seurataan talouden rakennemuutoksen, väestömuutosten sekä muiden yhteiskunnallisten muutostekijöiden vaikutuksia ja pyritään ottamaan huomioon ne liikennepalvelujen kehittämisessä. Vastuutahot: LVM, TEM, Liikennevirasto.*
- *Kehitetään liikennepalveluja (aikataulut, terminaalit, kuljetus- ja logistiikkaketjut, kalustovalinnat jne.) matkailun tarpeisiin yhteistyössä matkailuyritysten ja liikennepalvelujen tarjoajien kanssa. Vastuutahot: LVM, TEM, MEK, Liikennevirasto.*
- *Liikennealan houkuttelevuutta parannetaan panostamalla alan koulutukseen ja osaamiseen sekä työolosuhteisiin, jotta alalla riittää yrittäjiä ja ammattihenkilökuntaa. Vastuutahot: OPM, LVM, TEM ja työmarkkinaosapuolet.*
- *Lainsäädäntöä ja liikennelupa- ja liikenneturvallisuusvalvontaa tehostamalla turvataan, että liikennemarkkinoilla toimitaan yhtenäisillä pelisäännöillä ja estetään harmaan talouden liikennemarkkinoiden syntymistä. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi sekä muut lupa- ja työsuojeluviranomaiset.*
- *Liikennejärjestelmä palveluineen tukee Suomen huoltovarmuutta. Liikennepalveluita ja logistiikkaa kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyöllä ja kumppanusperiaatteella. Viranomaisten vastuulla on erityisesti liikennejärjestelmän häiriötilanteiden kartoittaminen, tarvittavien toimien suunnittelu ja toimintaedellytysten ylläpitäminen, liikennealan yritykset kehittävät omia*

- *Liikenteen sääntelyä kehitetään ensisijaisesti kansainvälisen ja EY-sääntelyn kautta ja siinä yhteydessä pyritään turvaamaan kuljetusklusterin ja sitä kautta myös muun elinkeinoelämän kilpailukyky. Vastuutahot: LVM ja Liikenteen turvallisuusvirasto.*
- *Kansallisen älyliikenteen strategian ja sen pohjalta hyväksytyn valtioneuvoston periaatepäätöksen linjauksia toteutetaan kaikkien kulkumuotojen kehittämisessä. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja muut liikennealan toimijat.*



## 5 LIIKENNEMUOTOKOHTAISET TAVOITTEET JA TOIMENPITEET

### 5.1 Linja-autoliikenne nousuun

#### Visio ja tavoitteet:

- *Linja-autoliikenne yhdistää Suomen pienistä kylistä suuriin kaupunkeihin.*
  - *Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen avulla hoidetaan työmatka- ja asiointiliikenne tehokkaasti, edullisesti ja ympäristöystävällisesti.*
  - *Pienissä kuntakeskuksissa ja hajaseutualueilla (maaseutu- ja saaristoalueilla) turvataan peruspalvelutasoiset joukkoliikennepalvelut.*
  - *Linja-autoliikenne on henkilöliikenteen ”hiussuoniverkosto”, joka yhdistää taajamat toisiinsa.*

Linja-autoliikenteen keskeinen haaste on matkustajamäärien lasku ja sitä kautta myös linja-autoliikenteen kannattavuuden heikkeneminen. Ainoastaan pääkaupunkiseudun, Tampereen ja Turun paikallisliikenteessä matkustajamäärät ovat viime vuosina kasvaneet. Käyttökatteella, nettotuloksella ja sijoitetun pääoman tuotolla mitattuna linja-autoliikenteen kannattavuus on ollut viime vuodet heikko ja taloudellisen taantuman syventyessä näkymät ovat edelleen heikentyneet. Uuden joukkoliikennelain avulla pyritään lainsäädännön keinoin osaltaan luomaan paremmat edellytykset joukkoliikenteen suunnittelulle ja kehittämiselle.

Liikenne- ja viestintäministeriön toimesta valmistui huhtikuussa 2009 joukkoliikenteen kehittämisohjelma ”*Arki paremmaksi – joukkoliikenne toimivaksi*”. Ohjelman tavoitteena on nostaa joukkoliikennepolitiikan painoarvoa ja statusta sekä määrittää toimenpiteet, joiden avulla valtio, kunnat, liikenteenharjoittajat ja muut toimijat voivat lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja parantaa matkustajan kokemaa palvelutasoa. Ilmasto- ja ympäristöhaasteet edellyttävät panostusta joukkoliikenteen kehittämiseen, jotta joukkoliikenne tarjoaisi toimivan vaihtoehdon henkilöautoliikenteelle.

Joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan sisältyy 10 kärkitoimenpidekokonaisuutta, joiden vaikuttavuus matkustajapalveluun ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn on merkittävä ja jotka olisi toteutettavissa nopeasti. Toimenpidekokonaisuuksissa on esitetty kehittämissuositukset suurille, keskisuurille ja pienille kaupungeille sekä maaseutujen haja-asutusalueille. Lisäksi on esitetty horisontaaliset toimenpiteet joukkoliikenteen kilpailukyvyn parantamiseksi. Tällaisia horisontaalisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi aikatauluinformaation, lippu- ja maksujärjestelmän, liikenne- ja pysäkkijärjestelyjen sekä terminaalitoimintojen kehittäminen.

Vaikka tässä ohjelmassa tukeudutaankin joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan ja sen mukaisiin toimenpiteisiin, elinkeinopoliittisessa ohjelmassa on erikseen haluttu nostaa esille erilaiset kehittämistarpeet 1) suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteessä, 2) pienten kaupunkien, kuntakeskusten ja hajaseutualueiden joukkoliikenteessä sekä 3) kaukoliikenteessä.

Suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa on parhaat edellytykset kehittää joukkoliikennettä, koska niissä jo nykyisin tehdään noin 75 prosenttia joukkoliikenteen matkoista. Suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen ja tarjonnan lisäämiseen on panostettava, jotta joukkoliikenne tarjoaa kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle. Hajaseutualueilla ja maaseudun joukkoliikenteessä taas on panostettava peruspalvelun turvaamiseen tarvelähtöisen kyytitakuun sekä

esimerkiksi kutsuohjattujen palvelujen avulla. Kaukoliikenteessä taas panostetaan matkaketjun sujuvuuteen ja toimivuuteen.

Joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan sisältyvien kärkitoimenpiteiden toteutukseen tarvittaisiin valtion rahoitusta vuonna 2010 arvion mukaan noin 29 miljoonaa euroa, 2011 36,4 miljoonaa euroa ja vuosina 2012-2015 48,4 miljoonaa euroa. Ohjelman toimenpidekokonaisuuksien toteuttamisen on arvioitu lisäävän joukkoliikenteen matkoja 16-21 miljoonalla lisämatkalla vuodessa. Samalla joukkoliikenteen lipputulot kasvaisivat useita kymmeniä miljoonia euroja vuodessa.

#### **Toimenpidesuosituks:**

- *Uuden joukkoliikennelain toimivuutta ja vaikutuksia joukkoliikenteen houkuttelevuuteen seurataan ja arvioidaan kehittämistarpeita. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä seutukunnat.*
- *Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutasoa kehitetään ja kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun parannetaan joukkoliikenteen kehittämisohjelman mukaisilla toimenpiteillä. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Lahden, Kuopion ja Jyväskylän seutujen toimivaltaiset viranomaiset sekä joukkoliikenneyritykset.*
- *Pienissä kaupungeissa, kuntakeskuksissa ja maaseudulla asuville turvataan peruspalvelutasoiset joukkoliikenteen palvelut kyytitakuulla sekä muilla joukkoliikenteen kehittämisohjelman mukaisilla toimenpiteillä. Kunnan tai kuntaryhmän joukkoliikenteen palvelutarjontaa on suunniteltava kokonaisuutena niin, että julkinen rahoitus voidaan kohdentaa keskitetysti ja tehokkaammin. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristöviranomaiset, paikallistason viranomaiset sekä joukkoliikenneyritykset.*
- *Kaukoliikenteessä panostetaan erityisesti matkaketjujen sujuvuuteen ja hintakilpailukykyyn, palvelun laatuun, lippujärjestelmien yhteensopivuuden kehittämiseen, matkustajainformaatioon sekä kaukoliikenteen liityntämahdollisuuksiin ja oheispalveluihin, Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristöviranomaiset, paikallistason viranomaiset sekä joukkoliikenneyritykset.*
- *Seurataan joukkoliikenteen kehittämisohjelman toteutusta. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, HSL ja muut joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa mainitut tahot.*

## 5.2 Taksiliikennemarkkinoita kehitetään

### Visio ja tavoitteet:

- ***Taksiliikenne tarjoaa ihmisille tasapuoliset liikkumismahdollisuudet kaikkialla Suomessa.***
  - ***Taksiliikenteen saatavuutta parannetaan erityisesti kaupunkiseuduilla.***
  - ***Taksiliikenne tarjoaa kustannustehokkaan tavan järjestää joukkoliikenteen peruspalveluja ja erityiskuljetuksia erityisesti haja-asutusalueilla.***

Taksiliikenteellä on tärkeä rooli erityisesti hajaseutualueilla osana julkista liikennettä. Syrjäseutujen ja hiljaisten aikojen liikenneraatkaisu on kustannustehokasta mitoittaa palvelujen kysynnän vaatimalla tavalla ja siksi ne on järkevää hoitaa kutsuohjatun taksiliikenteen avulla. Myös erityispalvelua edellyttävät kuljetukset, kuten liikennerajoitteisten kuljetukset, koululaiskuljetukset sekä Kela-tukeen perustuvat kuljetukset hoidetaan pääsääntöisesti taksikuljetuksina.

Kun taksiliikennelakia (217/2007) uudistettiin edellisen kerran, keskustelua käytiin siitä, pitäisikö taksiliikenteen luvanvaraisuus poistaa ja kilpailua vapauttaa. Lupien määrän rajoittamista laajalti kannatettiin, sillä laajassa ja harvaan asutussa maassa alueellisten kiintiöiden katsottiin varmistavan palvelujen saatavuuden vapaata kilpailua paremmin. Nykyisen taksilainsäädännön mukaisesti taksiliikenteessä yritysten alalle tulo ja hinnat ovat säänneltyjä. Pääkaupunkiseudulla ongelmana on perinteisesti ollut suuret kysyntähuiput ja tilauskeskusten toiminta. Pienillä paikkakunnilla taksiliikenne perustuu yhteiskunnan kustantamiin erityiskuljetuksiin, kuten koulukuljetuksiin ja kutsuohjattuihin palveluihin.

Taksiliikennelakia ollaan parhaillaan muuttamassa niin, että uudenlaisiin taksipalveluihin erehdyttävästi muistuttaviin henkilöliikennepalveluihin voitaisiin puuttua turvallisen palvelun turvaamiseksi asiakkaille. Tällaisiin palveluihin ei ole kohdistunut taksiliikennelain mukaisia kuljettajan tai yrittäjän ammattitaitoa ja soveltuvuutta tai matkan hintoja koskevat vaatimuksia. Lakimuutos mahdollistaisi sellaiset kokonaispalvelut, joissa kuljetuspalvelu sisältyisi tavarankuljetukseen (esimerkiksi huonekalun hankintaan kuuluva kuljetus).

Liikenne- ja viestintäministeriön koolle kutsuman asiantuntijaryhmän on tarkoitus kuitenkin ottaa kantaa myös muihin taksiautoliikenteen lähiaikojen haasteisiin, joita ovat muun muassa ajovelvoitteen hoidon sekä tilauskeskusten toiminnan parempi valvonta sekä lupaprosessien yksinkertaistaminen. Pidemmällä tähtäimellä olisi kuitenkin tärkeää kehittää taksiliikennemarkkinoita markkinaehtoisempaan suuntaan säilyttäen samalla taksiliikennemarkkinoiden toimivuus koko maassa.

### Toimenpidesuosituks:

- ***Luodaan edellytyksiä toimivamman ja luvanhakijoiden yhdenvertaisuuden paremmin takaavan lupajärjestelmän käyttöön ottamiselle. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto sekä toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset.***
- ***Kehitetään lainsäädäntöä niin, että taksiliikenteen saatavuutta ja laatua voidaan parantaa sekä lupaviranomaisen tehtäviä yksinkertaistaa ja helpottaa. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, Taksiliitto ja toimialan yritykset.***

- *Hajaseutualueilla taksiliikenteen palveluita kehitetään edelleen monipalveluja suosiviksi niin, että erilaisia muita palveluita voitaisiin kytkeä taksipalveluihin, kuten taksien hoitamiin koululaiskuljetuksiin ja palveluautokuljetuksiin. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, Taksiliitto ja toimialan yritykset.*

### 5.3 Rautatieliikenteen houkuttelevuutta lisätään

#### Visio ja tavoitteet:

- *Nopeat junayhteydet yhdistävät eri alueet ja suuret kaupungit toisiinsa.*
  - *Rautatieverkon kuntoa parannetaan järjestelmällisesti niin, että nopeuksia voidaan nostaa ja junakalustoa voidaan käyttää optimaalisesti.*
  - *Rautatieliikenteen ohjausjärjestelmää kehitetään ja vaarallisia tasoristeyksiä poistetaan.*
  - *Luodaan edellytyksiä rautatieliikenteen palvelutason parantamiselle ja tehokkuuden parantamiselle.*

Vaikka yhteisöläinsäädännön kautta kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenne sekä kotimaan tavaraliikenne rautateillä on avattu kilpailulle, Suomen rautateillä VR Yhtymä Oy on edelleen ainoa toiminnanharjoittaja. Suomen rautatieliikennemarkkinat ovat suhteellisen pienet ja maantieteellisestä asemasta johtuen kansainvälistä rautatieliikennettä on pääosin vain Suomen ja Venäjän välisessä yhdysliikenteessä. Voimassa olevan rautatielain (555/2006) sekä Suomen ja Venäjän välisen yhdysliikennesopimuksen perusteella myös Suomen ja Venäjän väliseen yhdysliikenteeseen on oikeutettu vain VR Yhtymä Oy. Myös sellaiset rakenteelliset ja institutionaaliset tekijät, kuten VR-konsernin rooli radanpidossa, liikenteen ohjauspalvelujen tarjonnassa sekä liikenneturvallisuuteen, kuljettajakoulutukseen ja muuhun rautatieliikenteeseen liittyvien koulutuspalvelujen tarjonnassa osaltaan vahvistaa VR Yhtymä Oy:n monopoliasemaa ja nostaa todennäköisesti uusien toiminnanharjoittajien kynnystä pyrkiä rautatiemarkkinoille. VR Yhtymä Oy:n hallussa on myös suurelta osin ratapiha- ja terminaalialueet ja sekin voi osaltaan toimia rakenteellisena esteenä muiden toiminnanharjoittajien markkinoille tulolle.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä antoi toukokuussa 2010 ehdotuksensa rautateiden henkilöliikenteen avaamisesta kilpailulle. Työryhmän raportissa esitetään ne toiminnalliset ja lainsäädännölliset muutokset, joita tarvitaan, jotta rautateiden henkilöliikenne voitaisiin avata kilpailulle. Tällaiset järjestelyt koskevat erityisesti integroidun palvelutason säilyttämistä kilpailuolosuhteissa, kaluston saatavuuden turvaamista, huolto- ja varikkopalvelujen järjestämistä, koulutuksen organisointia, asemien ja muiden kiinteistöjen käyttämistä sekä energianjakelun toteutusta kilpailuolosuhteissa. Työryhmä on myös esittänyt etenemispolun, jos rautateiden henkilöliikenne päätetään avata kilpailulle. Kilpailun avaaminen olisi järkevää aloittaa Helsingin seudun lähiliikenteestä. Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymällä ja VR-Yhtymä Oy:llä on lähiliikenteestä ostoliikennesopimus voimassa 31.12.2017 saakka. Liikenne- ja viestintäministeriöllä ja VR-Yhtymällä on yksinoikeussopimus kaukohenkilöliikenteestä 31.12.2019 saakka. Näiden sopimusten päättyessä toimivaltaiset viranomaiset tekevät päätökset siitä, kilpailutetaanko rautateiden henkilöliikennettä palvelukokonaisuuksittain vai jatketaanko yksinoikeuskäytäntöä.

Rautatieliikennemarkkinoilla on markkinoillepääsyn näkökulmasta kolme selkeää palvelusegmenttiä, joihin uusilla toiminnanharjoittajilla todennäköisesti olisi mielenkiintoa. Nämä palvelusegmentit ovat Helsingin seudun työssäkäyntialueen lähiliikenne, tavaraliikenne ja Venäjän yhdysliikenne.

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä on vuosittain yli 56 miljoonaa matkustajaa ja tällä matkustajamäärällä lähiliikenne voisi kiinnostaa useampaa palvelun tarjoajaa. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut vuoden 2009 alussa työryhmän selvittämään rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamismahdollisuuksia. Työryhmän selvitys valmistuu keväällä 2010 ja siinä otetaan tarkemmin kantaa siihen, miten ja millä palvelusegmenteillä kilpailun avaamiseen ja edistämiseen on parhaat edellytykset.

Kuten edellä on todettu, EY:n palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki tulivat voimaan 3.12.2009. Niiden myötä poistui lakiin perustuva yksinoikeus myös rautateiden henkilöliikenteen tarjonnassa. Julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi voidaan tehdä palvelusopimus, joka sallii yksinoikeuden myöntämisen yhdelle palvelujen tarjoajalle. Harvaan asutuilla alueilla yksinoikeuden myöntäminen on välttämätöntä peruspalvelutason säilyttämiseksi. Uuden joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen perusteella liikenne- ja viestintäministeriö ja VR Yhtymä Oy ovat jo tehneet sopimuksen kaukoliikenteen yksinoikeudesta sekä Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) ja VR Yhtymä Oy pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä.

Eräillä suurilla teollisuusyrityksillä on hallinnassaan teollisuusraiteita. Joillakin teollisuusyrityksillä voi olla mielenkiintoa laajentaa liikennöintiä omilta yksityisraiteiltaan valtion hallinnoimaan rataverkkoon. Tämä edellyttäisi toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saamista. Liikenteen turvallisuusvirastossa on parhaillaan vireillä 3 turvallisuussupahakemusta teollisuuden tavarankuljetuksiin. Tätä kautta tavarankuljetuksiin todennäköisesti tulee ennen pitkää joitakin uusia palvelun tarjoajia, jotka kuitenkin todennäköisesti enemmän täydentävät nykyisiä kuljetuksia, eivätkä siten johda rautateiden tavarankuljetusmarkkinoiden merkittävään uusjakoon.

Ratahallintokeskus on teettänyt kansainvälisen vertailuselvityksen rautatieliikenteen tavarankuljetusmarkkinoille pääsyn ongelmista (RHK, 11/2009, Market Entry Strategies and Confronted Barriers on Liberalized Railway Freight Markets in Sweden and Poland). Selvityksen mukaan tavaraliikennemarkkinoille tulon suurimpia esteitä ovat kaluston hankinnan edellyttämät mittavat investoinnit ja markkinoiden vallitseva kilpailuasetelma, joka suosii markkinoilla olevia ja asemansa jo vakiinnuttaneita yrityksiä. Myös toimiluvan ja turvallisuustodistuksen hankintaan sekä muiden velvoitteiden täyttämiseen liittyvä sääntely koetaan byrokraattiseksi. Myös Euroopan komissio on teettänyt viime vuosien aikana useita vastaavanlaisia selvityksiä ja nämä ongelmat on myös näissä selvityksissä todettu.

Suomi ja Venäjä ovat neuvotelleet vuonna 1996 tehdyn rautatieyhdysliikennesopimuksen uudistamisesta jo vuodesta 2006 lähtien. Tavoitteena on uudistaa yhdysliikennesopimus 2010-luvun alussa. Uudessa sopimuksessa otettaisiin huomioon myös yhteisöläinsäädännön vaatimukset. Toistaiseksi Suomen ja Venäjän välistä yhdysliikennettä ei ole avattu kilpailulle. Erityisesti Venäjän transitokuljetukset ja pääsy laajemminkin Venäjän tavarankuljetuksiin kiinnostaisi kansainvälisiä toiminnanharjoittajia. Nopea henkilöjunaliikenne Helsingin ja Pietarin välillä on tarkoitus käynnistää joulukuussa 2010. Tämä lisännee entisestään myös muiden toiminnanharjoittajien mielenkiintoa, jos yhdysliikennettä jossain vaiheessa avattaisiin kilpailulle.

Euroopan komissio valmistelee parhaillaan selvitystä siitä, miten hyvin nykyinen yhteisöläinsäädäntö on toiminut rautatiekilpailun näkökulmasta ja edellyttääkö

esimerkiksi kotimaan rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle muutoksia yhteisölainsäädäntöön. Euroopan komissio esittää vuoden 2010 puolivälissä ehdotuksensa ensimmäisen rautatiepaketin säädösten uudistamiseksi. Komissio on todennut, että tässä yhteydessä muutetaan ainakin toimilupiin, ratamaksuihin ja kapasiteetin jakamiseen liittyviä säännöksiä.

Rautatieliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttaa ratkaisevasti myös rataverkon kunto. Suomessa rataverkko ei kaikilta osin ole riittävän hyvässä kunnossa ja verkko on suurelta osin yksiraiteista. Siksi esimerkiksi nopeaa junakalustoa ei ole voitu hyödyntää optimaalisella tavalla. Rinnakkaisraiteita, ohjausjärjestelmän uusimista sekä tasoristeyksien poistamista tarvitaan, mutta ongelmana on, että Suomen kaltaisessa alhaisen väestöpohjan ja ohuiden liikennevirtojen maassa investointien kannattavuus ei ole niin hyvä kuin Keski-Euroopassa. Myös rautateiden tavaraliikenteen kuljetukset edellyttävät panostusta rataverkkoon, jotta rataverkko kestäisi yli 25 tonnin akselipainon kuljetuksia. Rautatieliikenteen ja rataverkon kehittämiseen on lähivuosina syytä panostaa etenkin ilmasto- ja ympäristösyistä.

#### **Toimenpidesuosituks:**

- ***Osallistutaan aktiivisesti unionilainsäädännön valmisteluun ja saatetaan velvoitteet kansalliseen lainsäädäntöön. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto.***
- ***Luodaan lainsäädännölliset ja toiminnalliset edellytykset rautatieliikenteen avaamiselle kilpailulle. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto.***
- ***Venäjän kanssa solmittavalla uudella yhdysliikennesopimuksella luodaan edellytyksiä Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen kehittämiseksi. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto.***
- ***Rautatiejärjestelmän toimivuutta erilaisissa sää- ja liikenneolosuhteissa parannetaan, liikenneinformaatiojärjestelmää kehitetään, rataverkkoa kunnostetaan ja luodaan edellytyksiä nopeamman junakaluston käytölle. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja VR-Yhtymä Oy.***

#### **5.4 Kuorma-autoliikenteen kustannustehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä parannetaan**

##### **Visio ja tavoitteet:**

- ***Kuorma-autoliikennemarkkinat tuottavat asiakaslähtöisiä ja ekotehokkaita kuljetus- ja logistiikkapalveluja.***
  - ***Kotimaan kuorma-autoliikenteelle luodaan tasapuoliset kilpailuedellytykset ulkomaan kuorma-autoliikenteen kanssa.***
  - ***Kuorma-autoliikenteen kuljetus- ja logistiikkapalveluhankintoja kehitetään ympäristö- ja energiaperusteiseksi.***
  - ***Terminaalitoimintojen kehittämiseksi luodaan edellytyksiä kaavoituksella.***
  - ***Yhdistettyjen kuorma-auto- ja rautatiekuljetusten toimintaedellytyksiä parannetaan.***

Suomi on etenkin maan sisäisissä tavaraliikenteen kuljetuksissa riippuvainen kuorma-autokuljetuksista. Kuorma-autokuljetuksille ei ole usein muita vaihtoehtoja tavaraliikenteessä, koska rataverkko ja ratakapasiteetti ovat sangen rajallisia. Kuorma-autoliikenteessä valtaosa yrityksistä on pieniä muutaman auton kuljetusyrityksiä tai ammatinharjoittajia, joiden kannattavuus on viime aikoina ollut suhteellisen huono. Halvemman kustannustason maista tulevat kuorma-autoliikenteenharjoittajat ovat vallanneet ulkomaan tieliikennekuljetusten markkinoita suomalaisyrityksiltä, kuten on tapahtunut muuallakin läntisessä Euroopassa. Dieselöljyn hinta on vaihdellut voimakkaasti viime vuosina ja kustannustason nousua ei ole useinkaan kyetty viemään kuljetuspalveluiden hintoihin, koska toimialalla on kova kilpailu kuljetuksista ja teollisuuden kanssa tehdyt sopimukset ovat pitkiä. Toimialalla on pulaa myös ammattitaitoisista kuljettajista.

Leveiden yhdistelmärekkojen ylimenokausi päättyi vuoden 2010 alussa. Yhteisölainsäädäntöön kuuluvat moduuliratkaisut mahdollistavat monenlaiset variaatiot kuorma-autojen pituusmitoissa ja painoissa ja variaatiot ovat lisääntymässä (esim. kahden puoliperävaunun yhdistelmä tai kolminivelinen ajoneuvoyhdistelmä). Tällaiset moduuliratkaisut tehostavat osaltaan suurten kuljetuserien kuljetuksia. Kuormausten, painojen ja mittojen sekä myös ajo- ja lepoaikojen tehokkaampi valvonta osaltaan voisi lisätä kuorma-autoliikenteen kysyntää, jos pitäydytään sääntöjen mukaisissa kuljetuksissa. Digitaalisen ajopiirturin yleistymisen sekä tienvarsitarkastukset mahdollistavat valvonnan tehostamisen. Ajo- ja lepoaikavaatimusten ja niiden valvonnan rinnalla pitäisi kehittää myös riittävän kattava ja turvallinen levähdyspaikkaverkosto palveluineen. Ajo- ja lepoaikoihin ei ole lähiaikoina tulossa yhteisölainsäädännön kautta muutoksia, mutta Suomen edun mukaista olisi saada joustoa enimmäisajoaikojen soveltamiseen. Erityisesti harvaan asutuilla alueilla kuljettajien vaihtaminen on ongelma. Siksi jatkossakin pyritään turvaamaan, että palkattujen kuljettajien työaikavaatimuksia ei sovellettaisi yrittäjäkuljettajiin.

Yhteisölainsäädännön velvoitteiden vuoksi markkinoillepääsy-, kilpailu-, ja tukikysymyksissä kansallinen liikkumavara on suhteellisen pieni. Liikennelupavaatimuksia voitaisiin helpottaa kansallisesti lähinnä pakettiauto- ja muissa kevyiden ajoneuvojen kuljetuksissa. Pienkuljetusten toimintaedellytyksiä voitaisiin parantaa etenkin syrjäseuduilla myös kehittämällä lähilogistiikan monipalvelukonsepteja. Vaikka toimialalla suhtaudutaan epäilevästi pienkuljetusten kehittämiseen, lähivuosina olisi ainakin syytä arvioida, millaisia vaikutuksia pienkuljetusten kehittämällä on ja miten tämä olisi toteutettavissa ilman häiriöitä perinteisille kuorma-autokuljetuksille. Monipalveluilla tarkoitetaan useista pienistä, usein sellaisenaan liiketaloudellisesti kannattamattomista kuljetuspalveluista koottuja isompia ja siten kannattavia palvelukokonaisuuksia. Aiheesta on tehty valtiovarainministeriön yhteispalvelun laajentamishankkeeseen liittyvä selvitys. Kansliapäällikkö Harri Pursiainen selvittää liikenne- ja viestintäministeriön asettamana selvitysmiehenä vuoden 2010 aikana innovatiivisia ja kustannustehokkaita ratkaisuja postin, erityyppisten jakeluiden ja logistiikan kehittämiseksi sekä erityisesti haja-asutusalueiden palvelutarjonnan varmistamiseksi.

Kuljetus- ja logistiikka-alalla on toivottu tukien ja kannustimien käyttöönottoa edistämään siirtymistä uusimpiin ja ympäristöystävällisempiin EURO-päästoluokkiin, mutta valtioneuvosto ei ole suhtautunut myönteisesti uusien elinkeinotukien käyttöön ottamiseen. Erilaiset kannustimet olisikin luonnollista kytkeä mahdollisesti myöhemmin käyttöön otettaviin tienkäyttömaksujärjestelmiin (esim. EU:n eurovinjettijärjestelmä).

Kuorma-autoliikenteessä on pyritty vastaamaan ilmasto-, energia- ja ympäristöhaasteisiin omilla energiansäästökampanjoilla ja vapaaehtoisilla

energiansäästösopimuksilla. Tällaiset kampanjat ja sopimukset tarvitsisivat kuitenkin tuekseen jonkinlaista porkkanaa. Ainoa mahdollisuus olisi, että teollisuuden ja kaupan ympäristö- ja laatu järjestelmiin kytkettäisiin entistä tiiviimmin vaatimus ottaa huomioon kuljetus- ja logistiikkapalvelujen hankinnoissa ympäristönäkökohdat. Näin kuljetuspalvelun valintaan vaikuttaisi hinnan ohella ympäristö- ja laatuvaatimukset ja toimivana tällainen käytäntö voisi osaltaan edistää myös kotimaisten kuorma-autoliikenteenharjoittajien kilpailukykyä.

Terminaalitoimintoja ovat logistiikkayritykset kehittäneet omatoimisesti. Julkisen sektorin rooli tässä on lähinnä turvata maankäytön suunnittelussa ja kaavoituksessa edellytykset terminaalitoimintojen pitkäjännitteiselle kehittämiselle niin, että tätä tarkoitusta varten varatuilla alueilla on riittävät puskurivähykkeet ja kehittämismahdollisuudet.

#### **Toimenpidesuosituks:**

- *Seurataan naapurimaiden kuljetus- ja logistiikkakustannusten, tukien ja muiden kilpailuedellytysten kehitystä ja arvioidaan tarvittavia lisätoimenpiteitä, jotta kotimaisten kuljetusten kilpailukyky säilyisi, Vastuutahot: LVM.*
- *Huolehditaan tieliikenteen infrastruktuurista niin, että kuorma-autoliikenne ja koko logistiikkaketju toimii logistisesti tehokkaalla tavalla. Myös liikenneinformaatiota kehitetään ja kattavan ja turvallisen levähdyspaikkaverkoston sekä oheispalvelujen kehittämiseen panostetaan. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja palvelujen tarjoajat.*
- *Selvitetään edellytyksiä pakettiauto- ja muiden kevyiden ajoneuvokuljetusten liikennelupavaatimuksien keventämiseksi ja markkinoille pääsyn helpottamiseksi. Vastuutaho: LVM.*
- *Pienkuljetusten toimintaedellytyksiä parannetaan kehittämällä lähilogistiikan monipalvelukonsepteja. Vastuutahot: VM, kunnat ja LVM.*
- *Ajo-, lepo- ja työaikasääntelyssä EU-tasolla pyritään turvaamaan, että palkattujen kuljettajien työaikasääntelyä ei sovellettaisi yrittäjäkuljettajiin ja ajoaikoihin saataisiin joustavuutta erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Vastuutaho: LVM.*
- *Tieliikenteen veroja ja maksuja kehitetään niin, että toimialan kokonaiskustannustaso ei nouse, mutta verot ja maksut kannustavat nykyistä paremmin ympäristöystävällisiin kalustohankintoihin ja valintoihin. Vastuutahot: VM ja LVM.*
- *Liikennepalveluja tarvitsevat teollisuuden ja kaupan yritykset edellyttävät omien laatu- ja ympäristöjärjestelmiensä puitteissa kuljetus- ja logistiikkapalveluilta ympäristö- ja energiatehokkuusnäkökohtien huomioon ottamista ja niistä raportointia. Vastuutahot: Teollisuuden ja kaupan yritykset, EK, Kaupan keskusliitto, SKAL ja Logistiikkayritysten liitto.*
- *Maankäytön suunnittelussa ja kaavoituksessa otetaan huomioon terminaalitoimintojen edellyttämä tilantarve ja kehittämismahdollisuudet. Vastuutahot: YM, maakuntien liitot, kunnat, LVM, Liikennevirasto sekä toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset.*



## 5.5 Lisää laivoja kotimaisen lipun alle

### Visio ja tavoitteet:

- ***Suomen lipun alla purjehtii riittävän suuri ja kilpailukykyinen laivasto, joka turvaa huoltovarmuuden.***
  - ***Merenkulun tuet, verot ja maksut ovat kansainvälisesti kilpailukykyisellä tasolla.***
  - ***Merenkulun turvallisuus- ja ympäristösääntöjä kehitetään kansainvälisessä viitekehyksessä.***
  - ***Liikenteen ohjauspalveluja kehitetään ja informaatioteknologiaa hyödynnetään.***
  - ***Lähimerenkulun ja siihen kytkeytyvien intermodaalikuljetusten toimintaedellytyksiä parannetaan.***
  - ***Satamat ovat tehokkaita ja kilpailukykyisiä.***

Yli 80 prosenttia ulkomaankaupan kuljetuksista kulkee meriteitse. Pääasiassa ulkomaanliikenteessä toimiva Suomen kauppalaivasto on viime vuosikymmenten aikana tasaisesti pienentynyt, mutta vuodesta 2006 lähtien Suomen lipun alle rekisteröityjen kauppalaivastojen määrä on jonkin verran kasvanut. Koska kuitenkin merikuljetukset ovat ulkomaankaupan johdosta hieman kasvaneet viime vuosikymmeninä, suomalaisen tonniston osuus kuljetuksista on tasaisesti laskenut. Kun 1990-luvun alussa yli kolmannes ulkomaankaupan merikuljetuksista hoidettiin kotimaisella tonnistolla, 2000-luvun alkupuolella kotimaisella tonnistolla hoidettiin vähän yli viidennes ulkomaan kaupan kuljetuksista. Viime vuosina kotimaisen tonniston osuus on kuitenkin kääntynyt hitaaseen kasvuun ja vuonna 2009 ulkomaankaupan kuljetuksista kotimaisen tonniston osuus oli jälleen noussut kolmannekseen. Riittävän suuri oma kauppalaivasto on tärkeä huoltovarmuuden kannalta.

Suomen kauppalaivaston keski-ikä on kasvanut. Suomalaisten ulkomaanliikenteessä olevien alusten keski-ikä on noin 19 vuotta, kun se EU:ssa on noin 12 vuotta ja koko maailmassa noin 13 vuotta. Viime vuosina suomalaiset varustamot ovat tilanneet hyvin vähän uusia aluksia.

Suomalaisen laivaston kilpailukykyyn vaikuttavat erityisesti verotus, tuet ja alusten miehistön työehtosopimukset. Näistä verotusta ja miehistön työehtosopimusratkaisuja ollaan uudistamassa niin, että se auttaisi jatkossa turvaamaan Suomen kauppalaivaston tulevaisuuden.

Useimmissa EU:n merenkulkumaissa varustamoiden yhtiöverotus on korvattu ns. tonnistoverolla, mikä mahdollistaa elinkeinon alhaisen verotuksen. Suomessa otettiin käyttöön tonnistovero vuonna 2002. Varustamot pitivät tuolloin hyväksytyä tonnistoverolakia käytännössä kuitenkin epäonnistuneena eikä se parantanut Suomen lipun alla olevan laivaston kilpailukykyä. Siksi tonnistoveroa uudistettiin joulukuussa 2009 annetulla uudella tonnistoverolailla (1249/2009). Uuden lain avulla pyritään siihen, että merenkulkualan verokustannukset saatetaan kilpailijamaiden tasolle. Uudistuksista merkittävimpiä ovat lippuvaatimusten lieventäminen, varustamoiden toiminnan joustavuuden lisääminen, osingonjakoa koskevat muutokset sekä verovelan huojentamiseen tähtäävät muutokset.

Suomalaisilla aluksilla ei ole tähän asti käytetty ns. sekamiehistöä toisin kuin useimpien kilpailijamaiden aluksilla. Sekamiehistöaluksilla yleensä sovelletaan ulkomaisiin työntekijöihin näiden omia kansallisia työ- ja palkkaehtoja, mikä laskee kustannuksia. Tyypillistä sekamiehistöaluksilla on, että päällystö tulee lippuvaltiosta tai muista EU-maista ja miehistö halvemman kustannustason maista.

Työmarkkinaosapuolet (Suomen Varustamot ry, Merimiesunioni ry ja Suomen Konepääallystöliitto ry) pääsivät kuitenkin syyskuussa 2009 sopimukseen ulkomaanliikenteen kauppamerenkulun työehtosopimusratkaisusta, joka mahdollistaa, että Suomen lipun alla olevilla aluksilla työskentelevistä työntekijöistä enintään kolmannes voisi olla ulkomaisia merenkulkijoita. Myös Suomen Laivanpääallystöliitto ry on ilmoittanut hyväksyvänsä sopimuksen EU:n ulkopuolisen työvoiman käyttämisen ehdoista. Vastineeksi varustamot ovat sitoutuneet lisäämään Suomen lipun alle rekisteröityjen alusten määrää ja sitä kautta työllistämään myös suomalaisia merimiehiä lisää.

EU:ssa on hyväksytty valtiontuen käytöstä vuonna 2004 suuntaviivat, joiden puitteissa jäsenvaltioilla on mahdollisuus vaikuttaa kansallisen toimin merenkulkuelinkeinon kansainväliseen kilpailukykyyn. Seuraavan kerran merenkulun tukien suuntaviivoja tarkistetaan EU:ssa vuonna 2011. Suomessa varustamoille miehityskustannusten alentamiseksi maksettavat tuet ovat nykyisin lähellä EU:n suuntaviivojen mukaista ylärajaa. Vuodelle 2010 valtion talousarviossa on esitetty 95,7 milj. euroa meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukykyyn parantamiseen. Tukea käytetään alusten henkilökunnan, palkkojen ennakkopidätysten ja erilaisten työnantajamaksujen sekä vakuutusten hyvittämiseen. Matkustaja-alusten työvoimavaltaisuudesta johtuen suuri osa merenkulun tuista maksetaan matkustaja-aluksille. Kun arvioidaan merenkulun tukien kannattavuutta, on huomattava, että suomalaisten varustamoiden liikevaihto rahtikuljetuksissa on noin 1,5 mrd. euroa ja matkustajaliikenteessä 1,1 mrd. euroa. Lisäksi oman lipun alla kulkevan laivaston säilyminen luo työpaikkoja suomalaisille merenkulkijoille ja on tärkeää kriisitilanteiden huoltovarmuuden turvaamisen kannalta.

Suomen merenkulku on pääasiallisesti lähimerenkulkua Itämerellä ja syöttöliikennettä Euroopan suuriin satamiin (Hampuri, Rotterdam ja Antwerpen). Edellä kuvatut vero-, tuki- ja työmarkkinaratkaisut tukevat osaltaan lähimerenkulun toimintaedellytyksiä. Myös investoinnit Suomen satamiin ja niiden logistiikkaan ovat tärkeitä lähimerenkulun toimintaedellytysten turvaamisen kannalta. Suomen ohuet tavaravirrat ja laaja satamaverkko ovat haaste työvoiman ja muiden resurssien tehokkaalle käytölle satamissa. Satamat ovat logistisen ketjun pääte- ja aloituspisteenä kriittinen solmukohta kuljetus- ja logistiikkaketjussa. Venäjän transitokuljetukset ovat tärkeä tulonlähde satamille ja täydentävät merkittävässä määrin kotimaisia ohuita liikennevirtoja. Satamien käyttöä voitaisiin parantaa esimerkiksi ottamalla käyttöön kuljetusten sähköisiä toimintamalleja ja muita älyliikenteen keinoja. Satamissa on myös huomattavat kausivaihtelut ja siksi olisi myös tärkeää kehittää yhteistyössä henkilöstöryhmien kanssa uusia työaikamalleja ja ottaa niitä soveltuvin osin käyttöön. Talvimerenkulun sujuvuuden ja huoltovarmuuden ylläpidon näkökulmasta on tärkeää panostaa erityisesti väylien ylläpitoon ja kalustoon.

#### **Toimenpidesuosituks:**

- ***Seurataan uuden tonnistoveron ja merenkululle maksettavien tukien vaikutuksia ja tarvittaessa kehitetään niitä edelleen niin, että Suomen lipun alla säilyy huoltovarmuuden kannalta riittävän suuri laivasto. Vastuutahot: VM, LVM, Liikennevirasto.***
- ***Selvitetään luotsauksen kilpailun avaamisen edellytyksiä. Vastuutaho: LVM.***
- ***Merenkulun ympäristö- ja turvallisuusvaatimukset pyritään saamaan mahdollisimman kattaviksi IMO:n, EU:n ja HELCOM:n puitteissa ja sopimusneuvotteluissa pyritään turvaamaan kansalliset erityisnäkökohdat. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto.***

- *Seurataan IMO:n rikkipäättöksen vaikutuksia, pyritään turvaamaan matalarikkisen polttoaineen saatavuus sekä luodaan edellytyksiä puhtaamman teknologian käyttöön ottamiselle. Vastuutahot: LVM, TEM, öljynjalostamot ja varustamot.*
- *Kehitetään ja tarvittaessa lisätään koulutustarjontaa, jotta alusten kansi- ja konemiehistön saatavuus paranee. Vastuutahot: OPM, LVM, työmarkkinaosapuolet.*
- *Satamaverkkoa ja liikenneyhteyksiä satamiin kehitetään niin, että Suomen ulkomaankaupan kuljetusketju toimii logistisesti tehokkaalla tavalla. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja kunnat/satamaoperaattorit.*

## 5.6 Suorat lentoyhteydet Suomesta maailmalle

- *Turvallinen, ympäristöystävällinen ja älykäs lentoliikenne tukee Suomen kansainvälisiä yhteyksiä ja edistää maan alueiden saavutettavuutta.*
  - *Kattavat, suorat lentoliikenneyhteydet ovat välttämättömyys Suomen kilpailukyville globaalissa maailmassa.*
  - *Kotimaan palvelutaso säilytetään kysynnän edellyttämällä tasolla.*
  - *Helsinki-Vantaan gateway –asemaa kehitetään ja hyödynnetään.*

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla toimii lentoliikennepolitiikan neuvottelukunta, johon kuuluvat asianomaiset viranomaiset, Finavia ja Suomeen rekisteröityneet lentoyhtiöt. Neuvottelukunnan toimesta on valmisteltu Suomen lentoliikennestrategia, jossa esitetään lentoliikenteen liikennepoliittiset tavoitteet ja linjaukset lähivuosille. Tämän elinkeinopoliittisen strategian tavoitteet ja linjaukset ovat luonnollisesti linjassa lentoliikennestrategian kanssa. Ottaen huomioon lentoliikenteen kansainvälinen luonne lentoliikenteen kehittämistoimenpiteet toteutetaan ensisijaisesti EY- ja kansainvälisen sääntelyn (ICAO) puitteissa. Kansallisen tason kehittämistoimenpiteissä on erityisesti panostettava sujuvien lentoyhteyksien turvaamiseen EU:n ja kahdenvälisen lentoliikennesopimusten avulla sekä muilla lentoaseman toimintaa koskevilla määräyksillä, lentoasemaverkoston kehittämiseen sekä lentoliikenteen ja muun joukkoliikenteen yhteensovittamiseen.

Lentoliikenne on usein käytännössä ainoa realistinen kansainvälisen henkilöliikenteen kulkumuoto Suomen kaltaiselle maalle, joka sijaitsee etäällä Kaakkois-Euroopassa saarekkeena muusta Euroopan unionista. Siksi Suomelle on tärkeää, että Suomesta on suorat ja sujuvat yhteydet Euroopan ja maailman keskeisiin metropoleihin. Myös maan sisäiset etäisyydet ovat pitkiä ja siksi lentoliikenteellä on tärkeä rooli myös kotimaan liikenteessä. Kattavat ja toimivat kotimaiset ja kansainväliset lentoyhteydet ovatkin kriittinen kilpailutekijä yritysille ja matkailulle.

Helsinki-Vantaan lentoasemaa on kehitetty pitkäjännitteisesti ja viime vuosina on panostettu erityisesti lentoaseman gateway –asemaan Kaukoidän, Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä. Panostus gateway –asemaan palvelee myös suomalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita, kun reittitarjonta on huomattavasti monipuolisempi kauttakulkuliikenteen ansiosta kuin mitä se olisi kotimaisella matkustajapohjalla.

Finavia lentoasemapalvelujen tarjoajana ylläpitää 25 lentoasemaa Suomessa verkostoperiaatteella. Näiden lisäksi Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemat ovat kaupunkien ylläpitäminä lentoasemina säännöllisen reittilentoliikenteen piirissä. Finavian verkostoperiaate mahdollista sen, että maakuntakaupunkien pienille lentoasemillekin voidaan liikennöidä eikä lentoyhtiöiden lentokenttämaksut nouse kohtuuttomiksi vähäisten liikennemäärien johdosta. Yksittäisistä lentoasemista nykyisillä lento-operaatioiden määrillä vain Helsinki-Vantaan ja Oulun lentoasemat voisivat toimia kannattavina. Siksi verkostoperiaatteella toimiva lentoasematoiminta on jatkossakin kyettävä säilyttämään esimerkiksi kun yhteisölainsäädäntöä kehitetään.

Vaikka nykyinen talouskriisi koetteleekin poikkeuksellisella tavalla lentoyhtiöitä, lentoliikenteen kasvu jatkuu vahvana lähitulevaisuudessa. Kiristyvät ilmasto- ja ympäristövaatimukset sekä lentoliikenteen päästökauppa Euroopan unionissa vuoden 2012 alusta alkaen ovat myös lentoyhtiöille haaste jatkossa. Vaikka ne johtavat kustannus- ja hintatason nousuun erityisesti Suomen kaltaisen reunavaltion lentoliikenteessä, lentoliikenteen volyymeihin keskipitkällä aikavälillä päästökauppa ja globaalit toimet päästöjen hillitsemiseksi tuskin merkittävässä määrin vaikuttavat. Päästökauppa on sikäli joustava mekanismi päästösääntelyssä, että se ei aseta suoria päästokiintiöitä, raja-arvoja tai muita rajoituksia lentoliikenteen päästöille, vaan niin yhtiökohtaiset kuin lentoliikenteen kokonaispäästöt voivat kasvaa jaettavien päästöoikeuspotin yläpuolelle, jolloin lentoyhtiöt ostavat päästöoikeuksia muilta toimialoilta tai turvautuvat muihin joustomekanismeihin. Pitkällä aikavälillä olisi toivottavaa, että vaihtoehtoisia energialähteitä voitaisiin lentoturvallisuuden vaarantumatta ottaa käyttöön myös lentoliikenteessä.

#### **Toimenpidesuosituks:**

- ***Turvataan suorat lentoyhteydet Suomesta maailmalle ja riittävät kotimaan lentoyhteydet. Vastuutahot: Lentoyhtiöt, Finavia ja LVM.***
- ***EU:n ja kahdenvälisissä lentoliikennesopimuksissa pyritään turvaamaan kansalliset edut. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto ja lentoyhtiöt.***
- ***Siirrytään Euroopan yhtenäiseen ilmatilaan toimivampien lentoreittien käyttöön ottamiseksi. Vastuutahot: EY-lainsäädäntö, LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, Finavia.***
- ***Lentoliikenteen pelisääntöjä kehitetään ensisijaisesti ICAO:n ja EU:n puitteissa. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto.***
- ***Kahdenvälisistä lentoliikennesopimuksista tehdään mahdollisimman liberaaleja niin, että niihin sisältyy mahdollisimman vähän rajoituksia lentoyhtiöille. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto.***
- ***Toimitaan kansainvälisillä foorumeilla sen puolesta, että lentoliikenteen päästökauppajärjestelmää tai vastaavantasosta muuta päästöjen hallintamekanismia voidaan laajentaa globaalitason ohjauskeinoksi ICAO:n puitteissa. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, Finavia ja lentoyhtiöt.***
- ***Joukkoliikenneyhteyksiä (ml. raideliikenneyhteys) Helsinki-Vantaan lentoasemalle kehitetään entistä toimivammaksi. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja pääkaupunkiseudun kunnat.***
- ***Helsinki-Vantaan terminaalitoimintoja ja liikenteen ohjausjärjestelmää kehitetään niin, että lentoliikenteen sujuvuus paranee entisestään Vastuutaho: Finavia.***

- *Lentoasemien ja –yhtiöiden asiakaspalveluja kehitetään niin, että matkustajat saavat reaaliaikaista tietoa erityisesti lähtö- ja saapumisajoista sekä liityntäyhteyksistä muihin liikennemuotoihin. Vastuutahot: Finavia, lentoyhtiöt, muut liikennöitsijät ja kunnat.*
- *Lentoasemaverkoston laajuutta arvioidaan liikenne-, elinkeino-, omistaja- ja aluepoliittisesta näkökulmasta. Vastuutahot: LVM, TEM ja VNK.*
- *Infrastruktuurimaksujen kustannusvastaavuutta kehitetään. Vastuutahot: Finavia ja LVM.*

## 6 ARVIO OHJELMAN VAIKUTUKSISTA

Kuten luvussa 4 on todettu, tämän liikenteen elinkeinopoliittisen ohjelman tavoite ei ole kasvuhakuinen eli tavoitteena ei ole keinotekoisesti kasvattaa liikennemarkkinointia. Liikenne on välittäjäelinkeino ja siten liikennepalvelut jatkossakin pyritään mitoittamaan asiakkaiden eli kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Kansainväliset markkinat tosin tarjoavat kilpailukykyiselle liikenneelinkeinoille kasvumahdollisuuksia. Tästä hyviä esimerkkejä ovat mm. Finnairin gateway –asema Kaukoidän liikenteessä sekä eräiden maiden merenkulkuklusteri (esim. Tanska, Norja ja Alankomaat). Venäjän transitoliikennettä Etelä-Suomen satamien kautta voidaan myös pitää esimerkkinä suomalaisen logistiikka-alan tehokkuudesta ja toimivuudesta, joka on hyödyttänyt satamia ja tehostanut niiden käyttöastetta.

Ohjelman tavoitteena on ensisijaisesti nostaa esille sellaisia avainalueita, joissa liikennemarkkinoiden toimintaa voidaan tehostaa etenkin markkinoillepääsyn esteitä poistamalla ja markkinamekanismeja tehostamalla. Ohjelmaan ei myöskään sisälly ehdotuksia uusiksi tuki- ja rahoitusratkaisuiksi tai muita muutoksia valtion talousarvioon. Liikennemuodoista merenkululla ja joukkoliikenteellä on omat tukijärjestelmänsä, eikä tässä ohjelmassa esitetä niihin muutoksia. Lisäksi ohjelma perustuu esimerkiksi joukkoliikenteen ja lentoliikenteen osalta näistä liikennemuodoista vasta äskettäin julkaistuihin uusiin ohjelmiin, joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan ja lentoliikennestrategiaan. Joukkoliikenteen kehittämisohjelmasta on tehty oma vaikutusarvio, jota tässä ei ole käyty erikseen läpi. Näin ollen tällä ohjelmalla ei ole sellaisia valtiontaloudellisia vaikutuksia, joita ei olisi esitetty jo aikaisemmin.

Ohjelman toimenpidesuosituksukset ovat ensisijaisesti kehittämis- ja lainsäädäntötoimenpiteitä, joiden vaikutukset arvioidaan tarkemmin siinä yhteydessä, kun yksittäisiä toimenpiteitä valmistellaan ja toteutetaan. Lähtökohtaisesti ohjelmaan sisältyvät lainsäädäntö- ja muut viranomaistehtävät pyritään hoitamaan ilman, että ne edellyttäisivät lisää henkilöresursseja. Vaikutuksia myös tarkennetaan yhteisölainsäädäntöhankkeiden ja Euroopan yhteisöjen komission niistä tekemien vaikutusarviointien perusteella.

Koska ohjelma ei lähtökohtaisesti tähtää liikenteen kasvuun, vaan kuljetusten tehostamiseen, ohjelmalla ei myöskään ole vaikutuksia ympäristöön ja liikenteen päästöihin. Markkinoiden avaaminen ja kilpailun lisääminen voi joiltakin osin, esimerkiksi pienkuljetusten osalta, lisätä liikennettä ja sitä kautta lisätä myös liikenteen päästöjä. Näitäkin vaikutuksia arvioidaan tarkemmin siinä vaiheessa, jos ja kun esimerkiksi pakettiauto- ja muiden kevyiden ajoneuvokuljetusten liikennelupavaatimuksia pienkuljetusten lupajärjestelyjä päätetään muuttaa. Lähtökohtana kuitenkin on, että EY- ja muun kansainvälisen sääntelyn sekä teknologian kehityksen ansiosta liikenteen päästöt vähenevät.

Uusi joukkoliikennelaki ja joukkoliikenteen kehittämisohjelma edistävät sosiaalista tasa-arvoa ja oikeudenmukaisuutta ja siten myös tämän ohjelman tavoitteet tukevat näiden tavoitteiden toteutumista. Myös tavoite monipalvelujen kehittämisestä tukee erityisesti hajaseutualueilla sosiaalista oikeudenmukaisuutta.

## **7 OHJELMAN SEURANTA JA JATKOTOIMENPITEET**

Liikenne- ja viestintäministeriö sovittaa tässä ohjelmassa esitetyt liikenteen elinkeinopoliittiset tavoitteet ja toimet osaksi hallinnonalan muuta strategiavalmistelua ja kehittämistyötä. Tämän ohjelman tavoitteet ja toimet sovitetaan myös osaksi liikenne- ja viestintäpolitiikan tulevaisuuskatsausta. Lisäksi ohjelman tavoitteet ja toimet sovitetaan osaksi hallinnonalan vuotuista toiminta- ja taloussuunnittelua. Ohjelmassa esitetyt lainsäädäntö- ja kehittämistoimenpiteet sovitetaan osaksi yhteisölainsäädännön velvoitteiden kansallista voimaan saattamista.

Liikennemarkkinoiden elinkeinopoliitiikan kehityksen seuranta kytketään osaksi liikenne- ja viestintäministeriön ja hallinnonalan virastojen ja laitosten vuotuista toiminta- ja taloussuunnittelua sekä tulostavoitteiden seurantaa.

## LIITE 1: Yhteenveto ohjelman tavoitteista ja toimenpidesuosituksista

Sektori	Visiot	Tavoitteet	Toimenpiteet/vastuut
<b>Kaikkia liikenne- muotoja koskevat yleiset tavoitteet ja toimenpiteet</b>	<p>Suomi on jatkossakin korkean elintason pohjoismainen hyvinvointiyhteiskunta, joka nojaa entistä monipuolisempaan elinkeinorakenteeseen, osaamiseen ja korkeaan teknologiaan.</p> <p>Suomen liikenne- ja logistiikkamarkkinat tukevat Suomen kilpailukykyä, kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita, yhteiskunnan toimivuutta ja huoltovarmuutta sekä edistävät Suomen ja sen eri alueiden saavutettavuutta.</p>	<p>Liikenne- ja logistiikkamarkkinat ovat toimivat ja palveluja kehitetään asiakaslähtöisesti uusiin tarpeisiin ja uusia tuotannonaloja palvellen.</p> <p>Logistiikkakustannukset pidetään sellaisella tasolla, että niistä ei muodostu raskaita globaaleilla markkinoilla kilpailevan suomalaisen elinkeinoelämän toiminnalle.</p> <p>Liikenne on taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävä ja liikenteen ongelmia ratkaistaessa hyödynnetään älykkäitä liikenteen ohjaus- ja hallintajärjestelmiä sekä muita innovatiivisia ratkaisuja.</p>	<p>Seurataan talouden rakennemuutoksen, väestömuutosten sekä muiden yhteiskunnallisten muutostekijöiden vaikutuksia ja pyritään ottamaan huomioon ne liikennepalvelujen kehittämisessä. Vastuutahot: LVM, TEM, Liikennevirasto.</p> <p>Kehitetään liikennepalveluja (aikataulut, terminaalit, kuljetusketjut, kalustovalinnat jne.) matkailun tarpeisiin yhteistyössä matkailuyritysten ja liikennepalveluntarjoajien kanssa. Vastuutahot: LVM, TEM, MEK, Liikennevirasto.</p> <p>Liikennealan houkuttelevuutta parannetaan panostamalla alan koulutukseen ja osaamiseen sekä työolosuhteisiin, jotta alalla riittää yrittäjiä ja ammattihenkilökuntaa. Vastuutahot: OPM, LVM, TEM ja työmarkkinaosapuolet.</p> <p>Liikennelupa- ja viranomaisvalvontaa tehostamalla turvataan, että liikennemarkkinoilla toimitaan yhtenäisillä pelisäännöillä ja estetään harmaan talouden markkinoiden syntymistä. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi sekä muut lupa- ja työsuojeluviranomaiset.</p> <p>Liikennejärjestelmä palveluineen tukee Suomen huoltovarmuutta. Liikennepalveluita ja logistiikkaa kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyöllä ja kumppanusperiaatteella. Viranomaisten vastuulla on erityisesti liikennejärjestelmän häiriötilanteiden kartoittaminen, tarvittavien toimien suunnittelu ja toimintaedellytysten ylläpitäminen, liikennealan yritykset kehittävät omia toimintojaan niin, että riskit on kartoitettu ja häiriötilanteisiin on varauduttu. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto ja liikennealan yritykset.</p> <p>Liikenteen sääntelyä kehitetään ensisijaisesti kansainvälisen ja EY-sääntelyn kautta ja siinä yhteydessä pyritään turvaamaan kuljetusklusterin ja sitä kautta myös muun elinkeinoelämän kilpailukyky. Vastuutahot: LVM ja Liikenteen turvallisuusvirasto.</p>



			<p>Kansallisen älyliikenteen strategian ja sen pohjalta hyväksytyn valtioneuvoston periaatepäätöksen linjauksia toteutetaan kaikkien kulkumuotojen kehittämisessä. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja muut liikennealan toimijat.</p>
<b>Linja-autoliikenne</b>	<p>Linja-autoliikenne yhdistää Suomen pienistä kylistä suuriin kaupunkeihin.</p>	<p>Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen avulla hoidetaan työmatka- ja asiointiliikenne tehokkaasti, edullisesti ja ympäristöystävällisesti.</p> <p>Pienissä kuntakeskuksissa ja hajaseutualueilla (maaseutu- ja saaristoalueilla) turvataan peruspalvelutasoiset joukkoliikennepalvelut.</p> <p>Linja-autoliikenne on henkilöliikenteen "hiussuoniverkosto", joka yhdistää taajamat toisiinsa.</p>	<p>Uuden joukkoliikennelain toimivuutta ja vaikutuksia joukkoliikenteen houkuttelevuuteen seurataan ja arvioidaan kehittämistarpeita. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä seutukunnat.</p> <p>Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutasoa kehitetään ja kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun parannetaan joukkoliikenteen kehittämisohjelman mukaisilla toimenpiteillä. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Lahden, Kuopion ja Jyväskylän seutujen toimivaltaiset viranomaiset sekä joukkoliikenneryitykset.</p> <p>Pienissä kaupungeissa, kuntakeskuksissa ja maaseudulla asuville turvataan peruspalvelutasoiset joukkoliikenteen palvelut tarveharkintaan perustuvalla kyytitakuulla sekä muilla joukkoliikenteen kehittämisohjelman mukaisilla toimenpiteillä. Kunnan tai kuntaryhmän joukkoliikenteen palvelutarjontaa on suunniteltava kokonaisuutena niin, että julkinen rahoitus voidaan kohdentaa keskitetysti ja tehokkaammin. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristöviranomaiset, paikallistason viranomaiset sekä joukkoliikenneryitykset.</p> <p>Kaukoliikenteessä panostetaan erityisesti matkakettujen sujuvuuteen ja hintakilpailukykyyn, palvelun laatuun, lippujärjestelmien yhteensopivuuden kehittämiseen, matkustajainformaatioon sekä kaukoliikenteen liityntämahdollisuuksiin ja oheispalveluihin. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto,</p>

			<p>toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristöviranomaiset, paikallistason viranomaiset sekä joukkoliikenneyritykset.</p> <p>Seurataan joukkoliikenteen kehittämisohjelman toteutusta. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, HSL ja muut joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa mainitut tahot.</p>
<b>Taksiliikenne</b>	<p>Taksiliikenne tarjoaa ihmisille tasapuoliset liikkumismahdollisuudet kaikkialla Suomessa.</p>	<p>Taksiliikenteen saatavuutta parannetaan erityisesti kaupunkiseuduilla.</p> <p>Taksiliikenne tarjoaa kustannustehokkaan tavan järjestää joukkoliikenteen peruspalveluja ja erityiskuljetuksia erityisesti haja-asutusalueilla</p>	<p>Luodaan edellytyksiä toimivamman ja luvanhakijoiden yhdenvertaisuuden paremmin takaavan lupajärjestelmän käyttöön ottamiselle. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto sekä toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset.</p> <p>Kehitetään lainsäädäntöä niin, että taksiliikenteen saatavuutta ja laatua voidaan parantaa sekä lupaviranomaisen tehtäviä yksinkertaistaa ja helpottaa. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä Taksiliitto ja toimialan yritykset.</p> <p>Hajaseutualueilla taksiliikenteen palveluita kehitetään edelleen monipalveluja suosiviksi niin, että erilaisia muita palveluita voitaisiin kytkeä taksipalveluihin, kuten taksien hoitamiin koululaiskuljetuksiin ja palveluautokuljetuksiin. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä Taksiliitto ja toimialan yritykset.</p>
<b>Rauta- tieliikenne</b>	<p>Nopeat junayhteydet yhdistävät eri alueet ja suuret kaupungit toisiinsa.</p>	<p>Rautatieverkon kuntoa parannetaan järjestelmällisesti niin, että nopeuksia voidaan nostaa ja junakalustoa voidaan käyttää optimaalisesti.</p> <p>Rautatieliikenteen ohjausjärjestelmää kehitetään ja vaarallisia tasoristeyksiä poistetaan.</p> <p>Luodaan edellytyksiä parantaa rautatieliikenteen palvelutasoa ja tehokkuutta.</p>	<p>Osallistutaan aktiivisesti unionilainsäädännön valmisteluun ja saatetaan velvoitteet kansalliseen lainsäädäntöön. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto.</p> <p>Luodaan lainsäädännölliset ja toiminnalliset edellytykset rautatieliikenteen avaamiselle kilpailulle. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto.</p> <p>Venäjän kanssa solmittavalla uudella yhdysliikennesopimuksella luodaan edellytyksiä Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen kehittämiseksi. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto ja</p>

			<p>Liikennevirasto.</p> <p>Rautatiejärjestelmän toimivuutta erilaisissa sää- ja liikenneolosuhteissa parannetaan, liikenneinformaatio-järjestelmää kehitetään, rataverkkoa kunnostetaan ja luodaan edellytyksiä nopeamman junakaluston käytölle. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja VR-Yhtymä Oy.</p>
<b>Kuorma-autoliikenne</b>	<p>Kuorma-autoliikenne-markkinat tuottavat asiakaslähtöisiä ja ekotehokkaita kuljetus- ja logistiikkapalveluja.</p>	<p>Kotimaan kuorma-autoliikenteelle luodaan tasapuoliset kilpailuedellytykset ulkomaan kuorma-autoliikenteen kanssa.</p> <p>Kuorma-autoliikenteen kuljetus- ja logistiikkapalveluhankintoja kehitetään ympäristö- ja energiaperusteiseksi.</p> <p>Terminaalitoimintojen kehittämiseksi luodaan edellytyksiä kaavoituksella.</p> <p>Yhdistettyjen kuorma-auto- ja rautatiekuljetusten toimintaedellytyksiä parannetaan.</p>	<p>Seurataan naapurimaiden kuljetus- ja logistiikkakustannusten, tukien ja muiden kilpailuedellytysten kehitystä ja arvioidaan tarvittavia lisätoimenpiteitä, jotta kotimaisten kuljetusten kilpailukyky säilyisi, Vastuutahot: LVM.</p> <p>Huolehditaan tieliikenteen infrastruktuurista niin, että kuorma-autoliikenne ja koko logistiikkaketju toimii logistisesti tehokkaalla tavalla. Myös liikenneinformaatiota kehitetään ja kattavan ja turvallisen levähdyspaikkaverkoston sekä oheispalvelujen kehittämiseen panostetaan. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja palvelujen tarjoajat.</p> <p>Selvitetään mahdollisuuksia pakettiauto- ja muiden kevyiden ajoneuvokuljetusten liikennelupavaatimuksien keventämiseksi markkinoille pääsyn helpottamiseksi. Vastuutaho: LVM.</p> <p>Pienkuljetusten toimintaedellytyksiä parannetaan kehittämällä lähilogistiikan monipalvelukonsepteja. Vastuutahot: VM, kunnat ja LVM.</p> <p>Ajo-, lepo- ja työaika-aikasääntelyssä EU-tasolla pyritään turvaamaan, että palkattujen kuljettajien työaikasääntelyä ei sovellettaisi yrittäjäkuljettajiin. Vastuutaho: LVM.</p> <p>Tieliikenteen veroja ja maksuja kehitetään niin, että toimialan kokonaiskustannustaso ei nouse, mutta verot ja maksut kannustavat nykyistä paremmin ympäristöystävällisiin kalustohankintoihin ja valintoihin. Vastuutahot: VM, LVM.</p> <p>Liikennepalveluja tarvitsevat teollisuuden ja kaupan yritykset</p>

			<p>edellyttävät omien laatu- ja ympäristöjärjestelmiensä puitteissa kuljetus- ja logistiikkapalveluilla ympäristö- ja energiatehokkuusnäkökohtien huomioon ottamista ja niistä raportointia. Vastuutahot: Teollisuuden ja kaupan yritykset, EK, Kaupan keskusliitto, SKAL ja Logistiikkayritysten liitto.</p> <p>Maankäytön suunnittelussa ja kaavoituksessa otetaan huomioon terminaalitoimintojen edellyttämä tilantarve ja kehittämismahdollisuudet. Vastuutahot: YM, maakuntien liitot, kunnat, LVM, Liikennevirasto sekä toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset.</p>
<b>Laivaliikenne</b>	<p>Suomen lipun alla purjehtii riittävän suuri ja kilpailukykyinen laivasto, joka turvaa huoltovarmuuden.</p>	<p>Merenkulun tuet, verot ja maksut ovat kansainvälisesti kilpailukykyisellä tasolla.</p> <p>Merenkulun turvallisuus- ja ympäristösääntöjä kehitetään kansainvälisessä viitekehyksessä.</p> <p>Liikenteen ohjauspalveluja kehitetään ja informaatioteknologiaa hyödynnetään.</p> <p>Lähimerenkulun ja siihen kytkeytyvien intermodaalikuljetusten toimintaedellytyksiä parannetaan.</p> <p>Satamat ovat tehokkaita ja kilpailukykyisiä.</p>	<p>Seurataan uuden tonnistoveron ja merenkululle maksettavien tukien vaikutuksia ja tarvittaessa kehitetään niitä edelleen niin, että Suomen lipun alla säilyy huoltovarmuuden kannalta riittävän suuri laivasto. Vastuutahot: VM, LVM, Liikennevirasto.</p> <p>Selvitetään luotsauksen kilpailun avaamisen edellytyksiä. Vastuutaho: LVM.</p> <p>Merenkulun ympäristö- ja turvallisuusvaatimukset pyritään saamaan mahdollisimman kattaviksi IMO:n, EU:n ja HELCOM:n puitteissa ja sopimusneuvotteluissa pyritään turvaamaan kansalliset erityisnäkökohdat. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto.</p> <p>Seurataan IMO:n rikkipäätöksen vaikutuksia, pyritään turvaamaan matalarikkisen polttoaineen saatavuus sekä luodaan edellytyksiä puhtaamman teknologian käyttöön ottamiselle. Vastuutahot: LVM, TEM, öljynjalostamot ja varustamot.</p> <p>Kehitetään ja tarvittaessa lisätään koulutustarjontaa, jotta alusten kansi- ja konemiehistön saatavuus paranee. Vastuutahot: OPM, LVM, työmarkkinaosapuolet.</p> <p>Satamaverkkoa ja liikenneyhteyksiä satamiin kehitetään niin, että Suomen ulkomaankaupan kuljetusketju toimii logistisesti tehokkaalla tavalla. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja kunnat/satamaoperaattorit.</p>

<b>Lentoliikenne</b>	<p>Turvallinen, ympäristöystävällinen ja älykäs lentoliikenne tukee Suomen kansainvälisiä yhteyksiä ja edistää maan alueiden saavutettavuutta.</p>	<p>Kattavat, suorat lentoliikennedyteydet ovat välttämättömyys Suomen kilpailukyvyllä globaalissa maailmassa.</p> <p>Kotimaan palvelutaso säilytetään kysynnän edellyttämällä tasolla.</p> <p>Helsinki-Vantaan gateway – asemaa kehitetään ja hyödynnetään.</p>	<p>Turvataan suorat lentoyhteydet Suomesta maailmalle ja riittävät kotimaan lentoyhteydet. Vastuutahot: Lentoyhtiöt, Finavia ja LVM.</p> <p>EU:n ja kahdenvälisissä lentoliikennesopimuksissa pyritään turvaamaan kansalliset edut. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto ja lentoyhtiöt.</p> <p>Siirrytään Euroopan yhtenäiseen ilmatilaan toimivampien lentoreittien käyttöön ottamiseksi. Vastuutahot: EY-lainsäädäntö, LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, Finavia.</p> <p>Lentoliikenteen pelisääntöjä kehitetään ensisijaisesti ICAO:n ja EU:n puitteissa. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto.</p> <p>Kahdenvälisistä lentoliikennesopimuksista tehdään mahdollisimman liberaaleja niin, että niihin sisältyy mahdollisimman vähän rajoituksia lentoyhtiöille. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto.</p> <p>Toimitaan kansainvälisillä foorumeilla sen puolesta, että lentoliikenteen päästökauppajärjestelmää tai vastaavantasoisista muuta päästöjen hallintamekanismia voidaan laajentaa globaalitason ohjaukskeinoksi ICAO:n puitteissa. Vastuutahot: LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto, Finavia ja lentoyhtiöt.</p> <p>Joukkoliikennedyteyksiä (ml. raideliikennedyteys) Helsinki-Vantaan lentoasemalle kehitetään entistä toimivammaksi. Vastuutahot: LVM, Liikennevirasto ja pääkaupunkiseudun kunnat.</p> <p>Helsinki-Vantaan terminaalitoimintoja ja liikenteen ohjausjärjestelmää kehitetään niin, että lentoliikenteen sujuvuus paranee entisestään. Vastuutaho: Finavia.</p> <p>Lentoasemien ja -yhtiöiden asiakaspalveluja kehitetään niin, että matkustajat saavat reaaliaikaista tietoa erityisesti lähtö- ja saapumisajoista sekä</p>

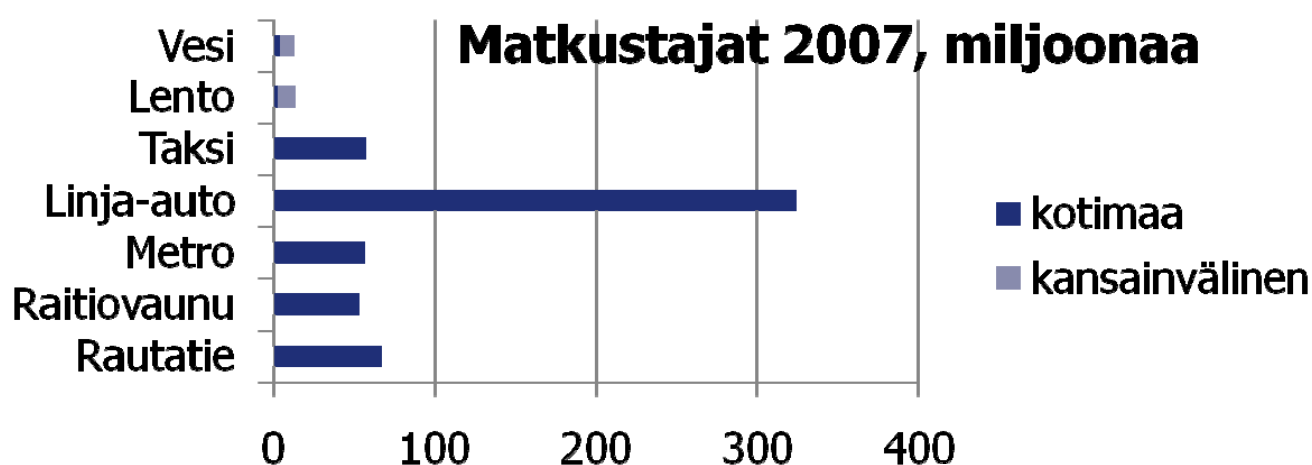
			<p>liityntäyhteysistä muihin liikennemuotoihin. Vastuutahot: Finavia, lentoyhtiöt, muut liikennöitsijät ja kunnat.</p> <p>Lentoasemaverkoston laajuutta arvioidaan liikenne-, elinkeino-, omistaja- ja aluepoliittisesta näkökulmasta. Vastuutahot: LVM, VNK, TEM.</p> <p>Infrastrukturimaksujen kustannusvastaavuutta kehitetään. Vastuutahot: Finavia, LVM.</p>
--	--	--	---

## LIITE 2: Henkilöliikennemarkkinoiden tunnuslukuja

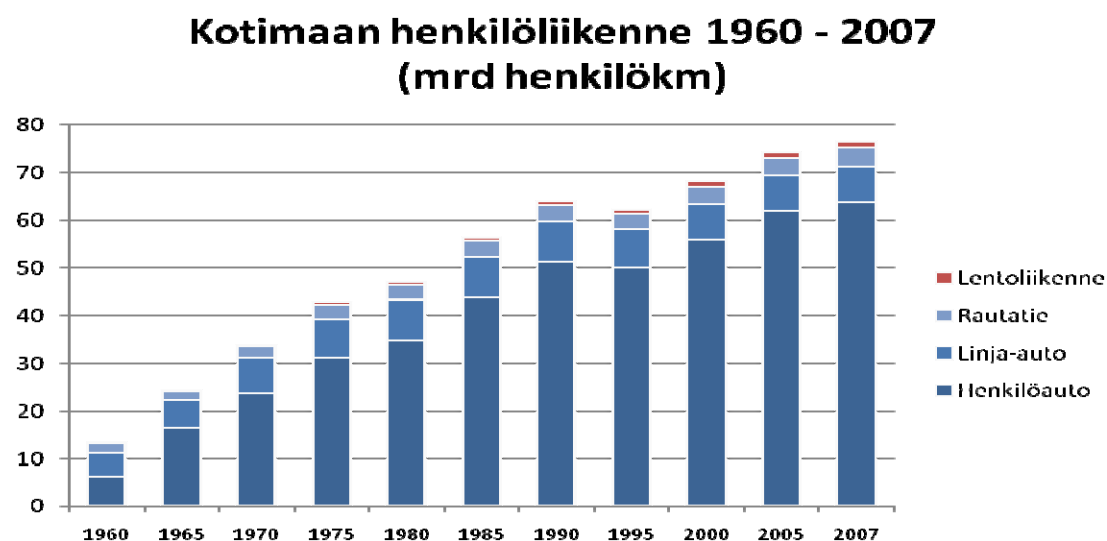
Taulukko 1: Henkilöliikenteen kulkumuotojen yritykset

	Taksi	Linja-auto	Metro	Raitiovaunu	Rautatie	Meri	Lento
Yritykset	10 270	1200	1	1	1	59	59
Liikevaihto (milj.€)	846,9	810,6	23,1	42,3	370,2	1 103,4	2 290
Henkilökunta	13 259	11 470	226	570	7 479*	5 904	7 047*

Kuva 1: Henkilöliikenteen matkustajamäärät kulkumuodoittain



Kuva 2: Kotimaan henkilöliikenteen (hkm) kehitys 1960-2007



### LIITE 3: Tavaraliikennemarkkinoiden tunnuslukuja

Taulukko 1: Tavaraliikenteen kuljetusmuotojen yritykset

	Kuorma-auto	Rautatie	Meri	Lento
Yritykset	10 900	1	92	<10
Liikevaihto (milj.€)	5 628	340	1 574	370
Henkilökunta	42 471	7 479*	3 371	7 047*

Kuva 1: Tavaraliikenteen kuljetusmäärien kehitys kulkumuodoittain (milj. tonnia)

